

## RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX 2023

AUTODROME BSL - ADOPTÉS LE 01 DÉCEMBRE 2022

**RÉVISÉS LE 29 OCTOBRE 2022**

### DÉFINITIONS

**Alcool** : Toute boisson contenant de l'alcool.

**Dirigeants (les dirigeants)** les propriétaires et les actionnaires de l'Autodrome BSL ou toute personne déléguée par ceux-ci pour agir en leur nom.

**Directeur de courses (le directeur)**: L'officiel nommé par les dirigeants pour officier les programmes de courses et l'équipe d'officiels (Signaleur en chef et marqueuses...)

**Équipier** : Tout membre d'une équipe de courses.

**Officiel** : Toute personne nommée par les dirigeants ou le directeur et qui travaille au bon déroulement d'un programme de courses. Sont aussi des officiels les responsables de l'entretien de la piste, les marqueurs, les pompiers, les remorqueurs, les préposées aux inscriptions, et les secouristes ou ambulanciers.

### ENGAGEMENT-QUALITÉ DU SPORT

Les dirigeants considèrent le sport automobile comme étant un loisir qui doit se dérouler dans un contexte où la sécurité a priorité sur le résultat des courses. Ils ont aussi comme objectif le respect, l'équité des chances et la qualité du spectacle.

En raison des dangers entourant la pratique de la course automobile tant pour les équipiers que pour toutes les autres personnes présentes sur le site de l'Autodrome BSL, les dirigeants ne toléreront pas de gestes manifestement imprudents ou à risque pour la sécurité des personnes ou des équipements.

Afin de favoriser la participation du plus grand nombre d'équipes, les dirigeants et le directeur prennent les mesures nécessaires pour limiter les coûts associés à la pratique de ce sport.

Les dirigeants exigent des officiels qu'ils appliquent les règlements et les décisions prises. À ce titre, ils leur délèguent la responsabilité de l'application des règlements, et ce, sous la supervision du directeur. Tout officiel qui constate un manquement doit en informer le directeur sans délai ou intervenir promptement si la sécurité d'une personne ou d'un groupe est compromise. Les officiels agissent au meilleur de leurs connaissances, avec rigueur, constance et fermeté. Malgré ce qui précède, les dirigeants se réservent le droit d'orienter certaines décisions notamment en lien avec les sanctions qui peuvent être appliquées.

Les équipiers doivent connaître les règlements. Ils doivent respecter les décisions prises et adopter un comportement empreint d'un bon esprit sportif et qui est en cohésion avec les objectifs poursuivis par les dirigeants.

Lorsqu'ils se trouvent sur le site l'Autodrome BSL, la voiture de course et l'ensemble des équipements d'une équipe sont sous sa responsabilité et la direction se dégage de toute responsabilité.

## **BON VOISINAGE**

En respect de la réglementation municipale applicable, aucune voiture de course ne pourra être démarrée et aucun bruit important sur le site de l'Autodrome ne sera toléré après 22h30 ou à tout autre moment indiqué lors de la réunion des pilotes ou sur le programme de la soirée.

## **SECTION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **1.1 LE DIRECTEUR**

Le directeur et les dirigeants, forment une équipe d'officiels. Ils peuvent être délégués certaines responsabilités. Ils peuvent aussi avoir recours, à titre consultatif, à des représentants des équipes nommés selon un processus qu'il choisit.

La sécurité en piste et l'application des règlements sont de la responsabilité du directeur et des dirigeants. Ils ont le pouvoir d'appel et de révision de toute décision rendue par les autres officiels lorsqu'une telle décision peut être révisée, et ce, en fonction des circonstances l'entourant. Dans ce contexte, l'interprétation d'un article des règlements, de l'esprit de ceux-ci ainsi que de la signification à donner aux mots leur appartiennent.

### **1.2 INTERPRÉTATION**

#### **TOUT CE QUI N'EST PAS SPÉCIFIÉ AUX RÈGLEMENTS EST INTERDIT.**

Il est impossible de prévoir dans les règlements toutes les circonstances et toutes les infractions qui peuvent survenir pendant une saison de courses. Par conséquent, il doit être compris que, pour l'application et l'interprétation des règlements, seuls les éléments qu'ils contiennent sont permis. Dans le doute, adressez-vous au directeur lors des soirées de courses.

Advenant une situation mettant en cause l'interprétation d'un ou de plusieurs articles des règlements, le bénéfice du doute sera accordé au texte mis en cause et à l'interprétation qu'en font le directeur ou les dirigeants.

### **1.3 RÉVISION OU MODIFICATION DES RÈGLEMENTS**

Le directeur et les dirigeants peuvent modifier ou amender en tout ou en partie les règlements. De façon générale, ces changements sont apportés pendant la saison morte.

Malgré ce qui précède, les règlements peuvent être amendés pendant la saison de courses principalement lorsque les circonstances constatées compromettent la sécurité des équipiers, des officiels ou des spectateurs, la qualité du spectacle, la survie d'une classe ou l'équité entre les équipes.

Tous les changements apportés aux règlements deviennent effectifs à compter du moment où le directeur, un dirigeant ou un autre officiel qu'il mandate a tenu une rencontre pour informer les équipiers des changements intervenus ou lorsque, pendant la saison morte, ceux-ci sont publiés sur le site Internet de l'Autodrome BSL.

## 1.4 DÉCISIONS

1.4.1 Ce sont les dirigeants et le directeur de course, qui prend les décisions relatives au déroulement des courses et aux sanctions qui peuvent être imposées.

Le fait de ne pas respecter un ou plusieurs articles des règlements peut entraîner l'imposition de sanctions.

Lorsqu'une sanction est imposée, l'équipier fautif en est informé dans les meilleurs délais, de même que le pilote ou le propriétaire de la voiture. Certaines décisions peuvent être communiquées par écrit.

Le pilote et le propriétaire de la voiture sont responsables de s'assurer du respect des décisions rendues et du comportement de leurs équipiers. Ils doivent prendre les moyens nécessaires pour ramener à l'ordre un équipier fautif. Les membres d'une équipe sont solidairement responsables de leurs comportements respectifs. La faute commise par un équipier autre que le pilote peut entraîner des sanctions en piste ou en dehors de celle-ci.

Une équipe qui tolère les comportements inappropriés de l'un de ses équipiers peut se voir imposer des sanctions.

Les principales sanctions applicables à un équipier ou à une équipe sont notamment l'avertissement, la pénalité en positions ou en points, la suspension, la disqualification pour une course, un programme, une saison ou une partie de saison, l'expulsion et le bannissement.

Le choix d'une sanction repose sur la gravité de la faute commise et sur son aspect répétitif ou non. Sauf en situation de faute grave, le principe de la gradation des sanctions s'applique. Le directeur et les dirigeants tiennent compte de facteurs atténuants et aggravants dans la prise de décision.

En ce qui concerne l'intimidation et la violence. Les dirigeants de l'Autodrome se réservent le droit d'exiger un dépôt de garantie à tout équipier avant de lui permettre de participer à nouveau à un programme de courses. En cas de récidive, l'équipe perd son dépôt et la somme est versée en bourses spéciales déterminées par les dirigeants. **L'intimidation ou les menaces faites par un équipier envers une autre équipe, un officiel ou un dirigeant en dehors des programmes de courses, en personne, par l'utilisation des médias sociaux ou autrement pourront être sanctionnées comme si elles étaient survenues à la piste en autant que les officiels ou les dirigeants puissent en établir la preuve.**

Un équipier qui est suspendu, expulsé ou disqualifié ne peut se présenter dans les puits pour la période visée par cette sanction. Il ne peut non plus participer à une course dans une autre

catégories pendant cette période. Tout équipier qui se comporte de façon inappropriée pendant la période que dure sa sanction pourra être banni définitivement.

1.4.2 Comme il n'est pas possible de reprendre une course en tout ou en partie, une décision prise au sujet de son déroulement, d'un événement ou d'un incident survenu pendant cette course ne peut être contestée ou modifiée après coup. Une fois prise et entérinée par le directeur, une telle décision est irrévocable et ne peut faire l'objet d'une argumentation pendant et après un programme de courses. Une décision ne peut être révisée plus tard sur la base d'une reprise vidéo sauf en ce qui concerne les positions d'arrivée à la fin d'une course ou en lien avec un comportement éminemment dangereux. Le directeur peut exiger de voir les vidéos tournées au profit d'une équipe.

1.4.3 Aucune argumentation verbale concernant le résultat d'une course, l'application des règlements ou d'une vérification technique ne sera tolérée surtout si lors de cette discussion, un équipier se comporte de façon irrespectueuse ou insistante ou s'il retarde le déroulement du programme.

1.4.4 Le directeur est disponible pour rencontrer un pilote ou un propriétaire aux moments suivants :

- Entre la 75<sup>ième</sup> et la 30<sup>ième</sup> minute précédant l'heure prévue de la réunion de pilote de chaque programme.
- Entre la 30<sup>ième</sup> et la 60<sup>ième</sup> minute suivant la fin de la dernière course d'un programme.

Un propriétaire ou un pilote qui souhaite rencontrer le directeur doit en aviser le directeur général ou la directrice générale responsable de l'inscription, et ce, dans les meilleurs délais. Le directeur peut décider d'être accompagné et d'inviter à une rencontre les personnes de son choix.

1.4.5 Seul un protêt écrit déposé par un pilote ou un propriétaire d'équipe sera considéré en ce qui concerne la règlementation mécanique.

1.4.6 Le directeur ou un officiel délégué par celui-ci peut communiquer avec un équipier entre deux programmes afin de compléter une démarche déjà amorcée ou pour l'informer d'une décision qui aurait été reportée.

## **1.5 ÉQUIPES DE COURSES, ACCÈS AUX PUIITS ET COMPORTEMENTS**

1.5.1 Seul le véhicule principal qui sert à transporter la voiture de course a accès aux puits. Les autres véhicules des équipiers doivent être stationner dans l'espace réservé aux spectateurs. Les équipes fautives seront sanctionnées en position sur la grille de départ.

1.5.2 Les équipiers qui regardent le déroulement des courses devront s'installer à l'endroit prévu à cet effet. Ils ne doivent pas entraver le déroulement du programme ou d'une course.

1.5.3 Les dirigeants et le directeur se réservent en tout temps le droit de refuser l'accès aux puits ou au site ou encore d'expulser une personne dont le comportement est inapproprié ou irrespectueux.

**DANS CERTAINES CIRCONSTANCES, LES DIRIGEANTS POURRONT AVOIR RECOURS AUX CORPS POLICIERS. LE PRINCIPE DE TOLÉRANCE 0 S'APPLIQUE EN CE QUI CONCERNE LES GESTES VIOLENTS OU DANGEREUX.**

1.5.4 Seuls le pilote et/ou le propriétaire de la voiture sont autorisés à discuter avec les officiels ou les dirigeants concernant les protêts mécaniques, les décisions rendues et l'interprétation des règlements. Les officiels qui seront interpellés par d'autres membres de l'équipe leur rappelleront cette règle et n'entreprendrons pas d'autres discussions. Les interventions faites auprès des officiels ne doivent pas entraver leur travail ou retarder le déroulement du programme.

1.5.5 Le manque d'observance généralisée des règlements ainsi que le manque d'esprit sportif pourront entraîner des sanctions sévères.

1.5.6 Il est notamment interdit à tout équipier :

- De s'immobiliser devant à la tour du signaleur et à celle du directeur ou de s'y rendre sans y être invité par le directeur ou le signaleur selon le cas;
- De s'immobiliser de façon à bloquer l'accès aux puits ou à la piste;
- D'entrer dans le local des officiels sans y être invité par un officiel;
- D'interrompre ou d'entraver le travail d'un officiel pour discuter ou argumenter pendant le déroulement d'un programme ou lors de l'entracte.
- D'interférer dans une discussion entre officiels ou entre un officiel et un équipier.
- De truquer ou à tenter de truquer une course.
- De soudoyer ou de tenter de soudoyer un officiel.
- De saboter, voler, cacher, modifier ou vandaliser la voiture ou l'équipement d'une autre équipe ou de l'Autodrome ou de demander à quelqu'un de la faire.
- De participer à une bataille ou de s'en prendre verbalement ou physiquement à un officiel ou à un autre équipier.
- De se rendre aux puits ou à la voiture d'une autre équipe pour leur adresser des reproches, pour les provoquer ou pour participer à une altercation.
- D'initier ou de participer à un complot ou un soulèvement contre les officiels ou les dirigeants de l'autodrome BSL ou contre une autre équipe.
- De tenir des propos déplacés ou de tenter de discréditer les dirigeants et les officiels et ce, en toute circonstance.

1.5.7 Un conducteur de moins de dix-huit (18) ans devra présenter une autorisation écrite de son père, de sa mère ou de son tuteur légal pour piloter une voiture de course. L'âge minimum requis pour un équipier ou un pilote est de (14) ans.

1.5.8 Les enfants d'âge mineur d'un équipier sont admis dans les puits, aux conditions suivantes :

- Ils devront demeurer aux puits de l'équipe dans un endroit sécuritaire.
- En cas de déplacement, ils devront être accompagnés d'un adulte.

En cas de manquement à ces règles, la personne qui a la charge d'un enfant sera invitée à quitter les puits pour regarder les courses de l'estrade des spectateurs. En cas de récidive, la personne fautive pourra se voir refuser l'accès aux puits de façon définitive.

## **1.6 SANTÉ ET CONSOMMATION D'ALCOOL, DE DROGUE ET DE MÉDICAMENTS**

Pour des raisons évidentes de sécurité, toute consommation d'alcool, de drogue et toute évidence d'une intoxication est formellement interdite pour tous équipiers, avant et pendant un programme de courses. Comme la consommation de drogue en public est interdite par la loi, toute équipe qui en tolèrera la consommation à son emplacement dans les puits pourra être sanctionnée.

Il est interdit à un équipier de dégager une haleine d'alcool.

Tout pilote devra informer sans délai le directeur de ses problèmes de santé ou encore de la prise de certains médicaments pouvant affecter ses facultés, son comportement ou son aptitude à conduire.

Sur demande du directeur, tout pilote doit se soumettre à un examen médical, à un test d'alcoolémie ou à un test symptomatique.

Un équipier ou un pilote devra fournir, sur demande du directeur de courses, un rapport médical attestant de sa capacité à participer de façon sécuritaire à un programme de courses. Ce rapport doit être produit par un médecin ou un autre professionnel de la santé membre d'un ordre professionnel approprié selon les modalités déterminées par le directeur de courses ou les dirigeants de l'Autodrome. Un pilote ou une équipe qui refuse ou néglige de fournir un tel rapport pourra se voir interdire de participer à un ou plusieurs programmes de courses.

Malgré ce qui précède, par mesure préventive, lorsque le directeur a un doute raisonnable quant à la capacité d'un équipier à participer de façon sécuritaire aux activités de son équipe ou aux courses, il peut exiger que celui-ci quitte les puits ou qu'il lui soit interdit de conduire, et ce, sans autre avertissement, test ou justification. Cette décision est irrévocable.

## **SECTION2 : PROCÉDURES**

### **2.1 HEURE D'ARRIVÉE À LA PISTE**

Toutes les voitures doivent être arrivées aux puits au plus au moment prévu pour le début du rassemblement des coureurs.

Toute équipe de course qui sera prise à tenter de faire entrer sur le site des personnes sans payer ou qui échange des bracelets pourra être sanctionnée.

Pour avoir droit au site, l'équipe de course doit se soumettre à toute fouille des véhicules ou des équipements déterminés par les dirigeants ou le directeur.

### **2.2 INSCRIPTION ET ENREGISTREMENT DES COUREURS**

2.2.1 Tous les coureurs ont la responsabilité de s'inscrire ou de s'enregistrer, dans leur classe respective, 45 minutes avant l'heure prévue pour la réunion des coureurs et ce, auprès de l'officiel attribué à cette tâche.

2.2.2 Un pilote inscrit dans plus d'une classe devra respecter le moment de formation de la grille de départ ou partir de l'arrière du peloton en cas de retard. Les officiels ne retarderont pas le déroulement du programme pour permettre à un coureur de changer de voiture. Le directeur se réserve le droit d'autoriser ou de refuser, la participation d'un pilote aux programmes de courses.

2.2.3 Les mulets et le prêt de voiture sont interdits en tout temps au cours d'un même programme.

2.2.4 Malgré ce qui est prévu au point 2.2.3, une voiture peut être conduite à temps partagé par un maximum de deux pilotes pendant une même saison. Un seul des deux pilotes peut conduire la voiture lors d'un programme. Aucun changement de pilote ne sera permis durant un même programme, après la période des réchauffements. Tout manque à ce règlement entraîne une disqualification de l'équipe et la perte des points pour la soirée.

### **2.3 RÉUNION OBLIGATOIRE & CLASSIFICATION DES PILOTES**

2.3.1 Une réunion de pilotes se tient en général trente (30) minutes avant l'heure prévue des réchauffements. À ce moment, les officiels informent les pilotes du déroulement du programme et des autres directives d'usage. Tous les pilotes doivent assister à cette réunion. Un pilote absent de la réunion est placé à l'arrière du peloton pour le départ des courses de qualification.

Aucune voiture ne doit circuler et aucun moteur ne doit être en marche durant cette réunion. Aucune caméra vidéo ou appareil d'enregistrement n'est permis et seuls les officiels, les dirigeants, les pilotes, les propriétaires ou les chefs mécaniciens y sont admis.

2.3.3 Les nouveaux conducteurs (novices) ou les nouveaux arrivants dans une classe seront appelés à prendre le départ à l'arrière du peloton pour une période de 3 programmes de courses. La durée de cette période peut être révisée, à la hausse ou à la baisse, par le directeur, selon le comportement du pilote en piste et son niveau d'habileté.

2.3.4 Lorsqu'exceptionnellement un pilote se fait remplacer, le remplaçant est soumis aux règles prévues à 2.3.3 et ce, même s'il a de l'expérience de pilotage dans cette classe ou dans une autre classe.

### **2.4 INSPECTION DES VOITURES**

2.4.1 Les OFFICIELS sont autorisés à procéder en tout temps à l'inspection totale ou partielle des voitures et des équipements des équipes, et ce, à chaque programme de courses. Une inspection peut être faite sans que ce soit nécessairement les coureurs qui ont le mieux figuré au classement qui en soit l'objet.

2.4.2 Des vérifications visuelles, seront faites régulièrement, avec l'équipement technique dont les OFFICIELS disposent. Aucune voiture ne pourra circuler sur la piste sans avoir été vérifiée

par les officiels, spécialement à la suite d'un accident en course. Un délai d'une semaine pourra être accordé à une équipe pour corriger certaines anomalies mineures. Dans le cas d'un problème affectant la sécurité, la voiture sera refusée sur-le-champ.

Le directeur peut autoriser une équipe qui, lors de sa première présence, aligne une voiture non conforme, à participer à un programme de courses. Dans certains cas, l'équipe pourrait être exclue du classement, du système de pointage et des bourses. Le directeur informe alors les autres concurrents de la classe concernée de sa décision et des mesures qu'il mettra en place.

2.4.3 À la fin d'une course, le gagnant, les deux (2) coureurs suivants et tous les autres compétiteurs désignés par les officiels, doivent, sans passer par leurs puits :

- Amener leur voiture à la ligne de départ/arrivée.
- Par la suite, se diriger à l'aire de pesée et d'inspection ou à tout autre endroit indiqué.

2.3.4 Lorsqu'exigé, la lecture du poids des voitures sur les balances de la piste est officielle

2.4.5 Toute disqualification qui survient lors de l'inspection technique suivant une qualification relèguera le pilote fautif à la dernière position pour le départ de la finale, et ce, pourvu que l'anomalie détectée ait été corrigée avant le départ de ladite finale. À défaut, le pilote fautif sera disqualifié et ne pourra pas participer au reste du programme.

Une disqualification mécanique après la finale entraîne la perte des points et des bourses récoltés par une équipe tout au long du programme.

## **2.5 OUVERTURE DES PUIITS ET PRATIQUES**

À moins d'avis contraire, les puits ouvrent généralement au minimum 2h00 avant l'heure prévue de la première course. Des périodes d'essais (réchauffement des moteurs) sont autorisées à chaque programme selon l'horaire déterminé par le directeur sur la programmation.

## **2.6 PRÉPARATION DE LA PISTE**

Les équipes ont l'obligation, sur demande du directeur de courses, de participer à la préparation de la piste sauf si un bris mécanique majeur les en empêche. Un pilote qui participe à la préparation de la piste reçoit 10 points en bonus. Un pilote qui ne décide de ne pas participer est placé à l'arrière du peloton pour les qualifications ou la finale qui suivent le temps de préparation. Lorsque tous les pilotes d'une classe décident de ne pas participer, le nombre de tours de leur finale peut être réduit par le directeur de courses.

## **2.7 LETTRAGE, NUMÉROS DES VOITURES ET NUMÉROS SEMBLABLES**

2.7.1 Lorsque deux voitures portent le même numéro dans une classe, la priorité sera accordée au conducteur qui a réservé ce numéro le premier, qui l'arborait la saison précédente ou à celui qui s'est présenté le premier depuis le début de la saison.



2.7.2 Les officiels peuvent demander à une équipe de changer ou de modifier le numéro de leur voiture de course, et ce en tout temps.

2.7.3 Le numéro officiel devra être apposé sur les deux côtés sur une hauteur de 18 pouces et sur le toit de la voiture sur une hauteur de 18 pouces minimum, lisible du côté droit. Afin de faciliter le travail des répartiteurs de positions dans le puits et du photographe, nous exigeons que le numéro de votre voiture soit indiqué sur les plaques de métal servant à boucher les orifices des lumières avant et arrière ou sur le parebrise côté droit.

2.7.4 Aucune écriture obscène, grossière ou jugée inutile ne peut apparaître sur la voiture.

2.7.5 Le haut du parebrise doit être gardé disponible pour le commanditaire de la classe.

## **2.8 PROCÉDURES DES PUIITS**

2.8.1 Les pilotes qui n'avancent pas leur voiture à la fausse grille de départ au moment exigé par l'officiel responsable ou par le directeur seront placées à l'arrière du peloton au moment de donner le départ de la course concernée sauf cas d'exception.

2.8.2 Lorsque la voiture est à la fausse grille de départ, le seul travail autorisé sur celle-ci est celui effectué à la main, sans aucun outil.

2.8.3 Les voitures présentes sur la fausse grille de départ doivent quitter celle-ci sans être poussées ou dépannées de quelque façon que ce soit.

2.8.4 Aucune voiture ne pourra être poussée par les équipiers ailleurs que dans les puits alors que la course est en cours et que le feu est vert.

2.8.5 Un équipier ne peut retarder le départ d'une course ou entraver la bonne marche d'un programme.

2.8.6 Aucune voiture ne pourra avoir droit à la course sans avoir reçu l'assentiment de l'officiel à la grille de départ ou de l'officiel responsable de la sortie des puits. De plus, le casque protecteur et les ceintures de sécurité du conducteur devront être bien attachés dès qu'il est à la fausse grille de départ.

2.8.7 Les véhicules dans les puits, y compris les voitures de course, ont l'obligation de circuler à une vitesse sécuritaire et raisonnable.

2.8.8 Un pilote amène sa voiture en piste ou dans les puits en utilisant uniquement les accès désignés à cet effet.

2.8.9 Pour avoir droit au classement officiel et à une bourse complète, un pilote doit être du tour de présentation des pilotes qui précède une course et démontrer son intention de participer à l'épreuve en son entier. Les « Start & Park » sont interdits. Un pilote ne pourra participer à une épreuve s'il n'a pas pris le départ initial de la course concernée.

## **SECTION 3 : POSITIONS DE DÉPART**

### **3.1 COURSES RÉGULIÈRES**

3.1.1 Un minimum de 5 voitures d'une même classe est nécessaire pour la présentation d'une course sans jumelage de classes. Les officiels ont le droit de jumeler des classes dans toutes les courses s'ils le jugent nécessaire ou utile au bon déroulement du programme ou à la qualité du spectacle.

#### **LES QUALIFICATIONS**

3.1.2 Les positions de départ lors de la qualification sont déterminées selon l'ordre inversé du résultat de la finale du programme régulier précédent (tour du meneur). Si une classe compte plus de 12 voitures, les qualifications pourront se réaliser en divisant le groupe de voitures en deux et ainsi de suite. Même si le nombre de voitures est inférieur à 12, le directeur peut décider de procéder de cette même façon pour des motifs qu'il explique à la réunion des coureurs.

Lorsqu'il y a deux rondes de qualifications pour tous les pilotes d'une même classe, les positions de départ de la deuxième course(qualifications) sont à l'inverse de celles du départ de la première qualification. Les positions pourront aussi être déterminées selon l'ordre inversé du résultat (tour du meneur) de la première qualification tel que mentionné sur la programmation.

Pour le premier programme de la saison, les positions de départ des qualifications sont déterminés au hasard. Il y a deux tirages lorsqu'il y a deux rondes de qualifications pour tous les pilotes d'une même classe.

Suivront les coureurs sanctionnés selon l'ordre déterminé au hasard.

Suivront les pilotes novices comme prévu à l'article 2.3.3.

Suivront les pilotes en retard à la fausse- grille

#### **LES FINALES**

3.1.3 Les résultats des qualifications servent à déterminer les positions de départ des finales.

Suivront les coureurs sanctionnés selon l'ordre déterminé par la direction de courses.

Suivront les pilotes novices comme prévu à 2.3.3.

Suivront les pilotes en retard à la fausse-grille.

3.1.4 Afin de pouvoir terminer le programme de courses à une heure raisonnable et afin d'assurer la qualité du spectacle, certaines classes pourraient voir le nombre de courses ou de tours être révisé. Un temps limite peut être imposé pour certaines courses ou le nombre de tour peut être réduit en cours de programme.

## **3.2 ÉVÈNEMENTS SPÉCIAUX ET COURSES SPÉCIALES**

3.2.1 Lors du début de saison, de certains évènements spéciaux, ou encore lors de courses de type DÉFI ou de championnat, certaines positions de départ pourront être déterminées par une pige au hasard, par une épreuve de temps chronométrés ou selon toutes autres modalités qui seront expliquées à la réunion des coureurs.

3.2.2 La présentation d'une ou plusieurs courses spéciales marque une pause dans le déroulement de la saison pour la ou les classes impliquées. Lors d'une course régulière suivant cette présentation spéciale, le système de détermination des positions de départ reprend son cours normal en tenant compte des résultats de la dernière course régulière de cette ou ces classes.

### **CHAMPIONNAT DE FIN DE SAISON**

3.2.3 En plus de ce qui est prévu à 2.3.3, tous les pilotes qui n'ont pas participé à au moins 1 programme dans une même classe pendant la saison seront placés à l'arrière du peloton pour le départ de la première qualification présentée lors du championnat de fin de saison.

## **SECTION 4 : DÉROULEMENT DES COURSES**

### **4.1 LES DRAPEAUX**

#### **4.1.1 LE SIGNALEUR:**

Sous la supervision du directeur, le signaleur participe étroitement à assurer la sécurité des compétiteurs en piste et à l'application des règlements concernant le déroulement des courses dont notamment l'application de la présente section.

4.1.2 Les lumières ont la même signification et valeur que les drapeaux

### **4.2 LE VERT, LE DÉPART ET LES RELANCES**

4.2.1 Au moins un ou deux tours complets de piste, à vitesse réduite, devront être complétés avant le départ officiel de chaque course ou d'une relance afin de permettre à l'annonceur de présenter les pilotes présents et également pour permettre aux marqueurs officiels de bien identifier les voitures.

4.2.2 Un départ initial et les relances se font toujours à la volée.

#### **DÉPART INITIAL**

4.2.3 Le départ initial est le premier départ d'une course. Tous les pilotes accélèrent à compter du moment où le drapeau vert est déployé et les règles suivantes s'appliquent :

- A. Les voitures sont placées (2X2).
- B. Tous les pilotes conservent leur position assignée (2x2). Les dépassements et les changements de trajectoire sont interdits avant d'avoir franchi la tour du signaleur.

- C. Il est cependant permis d'accélérer à partir du repère situé dans la courbe numéro 4 en prévision du départ.
- D. Toute dérogation à la présente règle peut entraîner un faux départ et/ou l'application de pénalités.
- E. Un faux départ à la même valeur qu'un drapeau "jaune" et entraîne l'application des mêmes règles.

#### **4.2.4 LES RELANCES**

##### **LES RELANCES LORS DES QUALIFICATIONS**

4.2.4.1 Pour les relances lors des qualifications, les procédures suivantes s'appliquent selon le cas :

- A. Lorsque survient une relance une fois le premier tour complété, les pilotes sont placés en position (2X2) sauf dans les exceptions suivantes.
- B. Lorsque plus d'une relance survient sur un même tour, celles-ci se font à la file indienne.
- C. Une relance qui survient dans le dernier tour d'une qualification est faite à la file indienne

##### **LES RELANCES LORS DES FINALES**

4.2.4 .2 Pour les relances lors des finales, les procédures suivantes s'appliquent selon le cas :

- D. Lorsque survient une relance une fois le premier tour complété, le pilote en tête est placé seul sur la première ligne et les coureurs suivants sont placés (2X2) derrière lui. Les pilotes qui suivent ont le choix, à tour de rôle, entre la ligne intérieure ou extérieure.
- E. Le meneur peut choisir entre la ligne extérieure ou intérieure et conserver cette trajectoire jusqu'à ce que le vert soit agité. Si son comportement entraîne un faux départ, il est recalé à la deuxième position.
- F. Lorsque plus d'une relance survient sur un même tour, celles-ci se font à la file indienne.
- G. Une relance qui survient dans les 5 derniers tours d'une finale est faite à la file indienne.

4.2.4.3 Malgré ce qui précède, le directeur de courses peut décider, à tout moment, d'appliquer des relances faites en position (2X2). Dans ces circonstances, il avise les pilotes de sa décision au moment jugé opportun, mais au plus tard lors de la réunion des pilotes qui précède un programme de courses.

4.2.4.4 Dans le cadre d'une relance, le pilote occupant la position de commande doit être le premier à accélérer et les autres coureurs doivent lui emboîter le pas. L'accélération doit se faire entre la courbe numéro 3 et le repère fixé par les officiels pour le départ initial. Un pilote ne peut quitter sa position dans l'alignement avant que le drapeau vert ne soit déployé.

#### **RÈGLES COMPLÉMENTAIRES AU SUJET DU DÉPART INITIAL ET DES RELANCES**

4.2.5 Tout pilote dépassant illégalement lors d'un départ initial ou d'une relance pourra être pénalisé. Avant de décréter un faux départ, le directeur évalue les effets réels de la manœuvre sur le classement des pilotes dans le tour concerné. Si tous les pilotes reprennent leurs positions initiales, il peut décider de ne pas demander le déploiement du drapeau jaune.

Les pénalités en position sont décernées dans l'alignement lors de la relance suivante immédiatement l'incident. Le pilote qui cause un premier faux départ reçoit un avertissement. À la deuxième offense dans une même course, il sera pénalisé de deux positions par voiture dépassée. Une utilisation abusive de cette stratégie par un pilote entraînera des sanctions plus sévères.

Malgré ce qui précède, lorsque le directeur ne décrète pas de faux départ à la suite d'une telle manœuvre, celui-ci peut néanmoins décider d'imposer la pénalité à un pilote fautif lors d'une relance subséquente de la même course ou sur la grille de départ de la course suivante du même programme.

4.2.6 Lorsque le drapeau jaune est déployé avant que le premier (1<sup>er</sup>) tour ne soit complété, toutes les voitures reprendront leur position initiale, à l'exception de celle(s) ayant causé l'arrêt de la course, qui devront partir à l'arrière. Ce nouveau départ ne constitue pas un départ initial.

4.2.7 Dès qu'un (1) tour est officiellement complété par le meneur (leader), toute voiture n'ayant pas pris le départ initial se verra interdire l'accès à la piste.

4.2.8 Un tour de piste est comptabilisé lorsque le meneur a franchi la tour du signaleur.

### **4.3 LE JAUNE ET INCIDENTS**

4.3.0 Le drapeau jaune signale un danger ou un ralentissement;

4.3.1 Sauf exception annoncée à l'avance par le directeur, aucun tour effectué sous le jaune ne compte.

4.3.2 Le drapeau jaune est montré au premier pilote passant à la tour du signaleur. Les feux jaunes avertissent l'ensemble des compétiteurs sur le circuit.

4.3.3 Tout dépassement est interdit lorsque le jaune est déployé et chaque pilote doit alors conserver la position à laquelle il se trouve et se placer en file indienne. Les pilotes continuent à tourner en piste aux ralenties tant que le drapeau jaune est en vigueur.

4.3.4 Lorsqu'une voiture officielle est utilisée, il est interdit de la dépasser à moins d'y être invité par le directeur ou par le signaleur.

4.3.5 Un pilote ne peut argumenter avec un officiel ou un autre compétiteur alors que le drapeau jaune est déployé.

4.3.6 Malgré ce qui précède, un pilote incertain de sa position après le déploiement du drapeau jaune peut rester en double file pour signaler son questionnement aux officiels. La réponse lui sera rendue via le système «RACEceiver».

Un coureur qui se rend aux puits pour une crevaison ~~ou un bris mineur~~ alors que le drapeau jaune a été déployé bénéficie d'un délai de 2 minutes pour permettre à son équipe de procéder à la réparation. Ce délai commence à courir à compter du moment où le coureur arrive à son emplacement dans les puits.

4.3.7 Toute voiture qui entre aux puits doit revenir en piste sans aide extérieure pour redémarrer ou sans être poussée.

4.3.8 Tout pilote qui, après une perte de contrôle mineure de sa voiture, attend le déploiement du drapeau jaune avant de retourner en piste, pourra se voir imposer un passage obligatoire aux puits pour effectuer une vérification mécanique.

Le pilote qui reviendra en piste après ce passage aux puits pourrait aussi être retenu dans la zone d'accès au circuit et ce, jusqu'à ce que le drapeau vert soit déployé.

Cette procédure ne s'applique pas lorsque le pilote se retrouve dans une situation dangereuse ou qu'une aide ait été nécessaire pour ramener la voiture en piste.

4.3.9 Un pilote ne peut causer plus de trois drapeaux jaunes dans une même course en raison notamment de pertes de contrôle de sa voiture, de tête-à-queue, de faux départ, de bris mécaniques ou en lien avec son comportement ou sa négligence ou de ceux de ses équipiers. Le pilote qui cause ainsi trois drapeaux jaunes sera invité à se rendre dans les puits et obtiendra le minimum de points accordés pour la course concernée.

### **Reclassement des pilotes en vue d'une relance suivant un drapeau jaune**

4.3.10 La décision rendue par le directeur, quant à la position d'un pilote sur la piste, est finale et sans appel.

4.3.11 Lorsque le meneur n'a pas franchi la ligne de départ/arrivée au moment du déploiement du drapeau jaune, les officiels replacent les pilotes selon les positions qu'ils détenaient lors du dernier tour complété sur le vert et en respectant la séquence prévue à l'article 4.3.12.

Lorsque le meneur a franchi cette même ligne, les officiels replacent les voitures selon les positions constatées en piste au moment du déploiement du drapeau jaune et en respectant la séquence prévue à l'article 4.3.12.

4.3.12 L'ordre général de reclassement des pilotes en vue d'une relance à la suite du déploiement d'un drapeau jaune, sauf exception, est le suivant :

- Les pilotes qui sont sur le même tour que le meneur et ceux qui bénéficient d'une exception accordée par le directeur;
- Les pilotes impliqués dans un incident qui survient avant ou pendant le déploiement du drapeau jaune et qui sont sur le même tour que le meneur;
- Les pilotes qui sont allés dans les puits et qui sont sur le même tour que le meneur;
- Les pilotes pénalisés ou sanctionnés qui sont sur le même tour que le meneur;
- Les pilotes bénéficiant d'un « Lucky Dog », lorsqu'applicable;
- Les pilotes qui ne sont pas sur le même tour que le meneur;

- Les pilotes qui ne sont pas sur le même tour que le meneur et qui sont impliqués dans un incident avant ou pendant le déploiement du drapeau jaune;
- Les pilotes qui ne sont pas sur le même tour que le meneur et qui sont allés dans les puits;
- Les pilotes pénalisés ou sanctionnés qui ne sont pas sur le même tour que le meneur;

Malgré ce qui précède, un pilote impliqué dans un incident qui réintègre prudemment le peloton de voitures garde la position qu'il obtient lors de cette réintégration. Il ne peut cependant pas dépasser d'autres voitures. Si dans ce contexte il effectue une manœuvre imprudente ou un dépassement interdit, le pilote concerné sera replacé à l'arrière du peloton.

Les exceptions suivantes s'appliquent :

- A) Exceptionnellement, le pilote dont la voiture a été heurtée à la suite d'une manœuvre évidemment imprudente d'un poursuivant pourrait se voir octroyer la permission de regagner la position qu'il détenait avant l'incident surtout si cet incident survient alors qu'aucun tour n'est complété et que le drapeau jaune est déployé.
- B) Les « bump and pass » sont interdits. Par conséquent, lorsqu'un drapeau jaune est déployé en raison d'une telle manœuvre, le pilote qui en est victime pourrait se voir octroyer la permission de regagner la position qu'il détenait avant l'incident.
- C) Tout pilote qui ne peut maintenir son rythme sur la piste en raison d'une piste bloquée sera jugée comme n'étant pas impliqué dans l'accident et pourrait se voir octroyer la permission de regagner la position qu'il détenait avant l'incident.
- D) Un pilote qui n'arrive pas à repartir par lui-même ou dont la voiture a besoin d'être poussée à la suite d'un drapeau jaune est placé à l'arrière du peloton pour la relance.
- E) Toute voiture remorquée ou poussée à l'extérieur de la piste pendant un drapeau jaune ne peut revenir pendant une course.

### **Drapeau jaune et la fin d'une course**

4.3.13 De façon générale, une course doit se terminer sous le drapeau vert et selon la séquence vert, blanc et damier.

4.3.14 Exceptionnellement, lorsque le directeur le juge nécessaire, une course peut se terminer sous le drapeau jaune accompagné du drapeau à damier, et ce même si tous les tours n'ont pas été complétés.

4.3.15 Lorsqu'une telle situation se présente; les positions à l'arrivée de la course sont basées sur le classement que chacun des pilotes aurait obtenu sur la grille de départ si la course avait été relancée, et ce, en appliquant l'article 4.3.12.

## **4.4 LE ROUGE**

4.4.1 Le drapeau rouge commande l'arrêt immédiat de la course. Où qu'il se trouve sur la piste, le pilote qui fait face au drapeau rouge ou à un feu rouge doit s'arrêter de façon sécuritaire.

4.4.2 À l'occasion le drapeau rouge peut être utilisé pour reclasser les voitures.

4.4.3 À la demande du directeur, lorsque le drapeau rouge est déployé, les voitures pourront être conduites à la ligne de départ ou à tout autre endroit sur la piste. Il est alors permis au conducteur seulement d'effectuer une réparation à main nue sur sa voiture, et ce uniquement à compter du moment où l'autorisation de quitter les voitures aura été donnée via RACEiver. Aucun membre d'équipe ne peut se rendre sur la piste pour assister le pilote. À la suite du déploiement d'un drapeau rouge, le drapeau jaune est déployé avant de procéder à une relance.

4.4.4 Une fois la piste sécurisée, le directeur peut faire l'annonce dans les «RACEceiver» aux pilotes qui le désirent de regagner les puits pour travailler sur leur voiture. L'article 4.3.12 s'applique dans ces circonstances.

4.4.5 Par équité pour tous les pilotes pendant la durée du déploiement du drapeau rouge, les voitures ne pouvant repartir de leur propre pouvoir pourront être poussées afin de repartir, et ce, sans perte de position sur la grille. Sur le drapeau jaune, il devra repartir de l'arrière, L'article 4.3.12 s'applique dans ces circonstances.

4.4.6 Toute voiture remorquée ou poussée à l'extérieur de la piste pendant un drapeau rouge ne peut revenir pendant une course.

4.6.7 Un pilote qui n'arrive pas à repartir par lui-même ou dont la voiture a besoin d'être poussée à la suite d'un drapeau rouge est replacé à sa position pour la relance.

4.4.8 Si une course est arrêtée après que la moitié plus un (1) tour de l'épreuve a été complétée et sans qu'un nouveau départ ne puisse être donné pour une raison de force majeure, le classement final sera basé selon la position que chaque pilote détiendrait si la course avait été relancée.

## **4.5 LE BLEU**

4.5.1 Ce drapeau sera déployé à un pilote dans le but de l'informer de céder le passage à un compétiteur plus rapide s'apprête à le doubler et à lui prendre un tour.

4.5.2 Le conducteur qui se voit montrer le drapeau bleu doit conserver sa ligne de course et céder le passage aux compétiteurs plus rapides. Il doit éviter toute manœuvre brusque de freinage ou de changement de trajectoire. Dans tel cas, il sera dit au meeting, quelle ligne prendre pour ne pas nuire aux pilotes plus rapides.

## **4.6 LE NOIR**



4.6.1 Le drapeau noir roulé et pointé vers un compétiteur indique l'imposition d'une sanction qui n'entraîne pas une disqualification. Le directeur de courses informe le pilote concerné via une communication radio.

4.6.3 Le pilote vers est déployé le drapeau noir agité ne peut continuer à concourir. Il doit ralentir sans causer d'interférence aux autres compétiteurs et, dès que possible, entrer aux puits.

4.6.4 Le drapeau noir agité est un drapeau de consultation et, dès son entrée aux puits, un officiel informera le compétiteur visé des raisons qui justifient son déploiement.

4.6.6 Le drapeau noir peut être agité pour des raisons de sécurité: fumée dense, pièces mécaniques défectueuses, pièces de la voiture pouvant devenir une source de risques pour le pilote, un adversaire, un officiel ou les spectateurs. Si le pilote coopère, il pourra revenir en piste après avoir effectué les réparations qui s'imposent. Il en va de même pour le pilote dont la voiture tourne trop lentement sur la piste. Un drapeau noir n'entraîne pas automatiquement une disqualification.

4.6.7 Un pilote ne peut, avec sa voiture, pousser ou frapper la voiture d'un autre compétiteur, soit de façon volontaire ou, par un manque de contrôle flagrant ou, encore parce que ses limites ou celles de son bolide sont dépassées.

4.6.8 Le drapeau noir agité ou pointé peut être imposé à un pilote en raison du comportement inapproprié d'un membre de son équipe.

4.6.7 L'équipe du pilote qui reçoit un drapeau noir agité en raison d'une sanction ne peut travailler sur la voiture tant et aussi longtemps que la course concernée n'est pas terminée sauf s'il s'agit de la dernière course au programme.

4.6.8 Seuls les véhicules officiels de l'Autodrome, l'ambulance, le camion à incendie et les officiels ont le droit de se rendre sur les lieux d'un accident.

4.6.9 Sauf pour le tour d'honneur, un conducteur ne peut prendre intentionnellement la piste en sens inverse de la normale.

## **4.7 LE BLANC**

4.7.1 Lorsque le drapeau blanc est déployé et que le meneur passe le fil d'arrivée, cela signifie que le dernier tour de piste a débuté et que la course se terminera le tour suivant.

4.7.2 Lors d'une relance, le blanc peut également être utilisé pour indiquer aux coureurs que le départ ou la relance sera donné au prochain passage.

## **4.8 LE DRAPEAU À DAMIER**

4.8.1 Le déploiement du drapeau à damier signifie que la course est complétée ou encore qu'elle est considérée complète par les officiels.

4.8.2 Toutes les voitures en piste recevront le drapeau à damier en même temps que le meneur de la course et ils se verront donner une position équivalente au nombre de tours effectués.

4.8.4 À la demande du directeur ou du signaleur, le conducteur déclaré gagnant lors d'une épreuve devra obligatoirement compléter le TOUR DU VAINQUEUR " en agitant le drapeau au-dessus de la voiture.

## **SECTION 5 : DISPOSITIONS DIVERSES**

5.1 Lorsqu'il y a présentation des pilotes sur la piste, les participants auront jusqu'au démarrage des moteurs (gentlemen start your engine), pour s'insérer dans l'alignement. À défaut, ils devront partir de l'arrière.

5.2 Toute voiture qui sera poussée des puits de ravitaillement sur la piste, par une remorque ou par l'équipe de ce compétiteur, alors que le feu est vert ou que le signaleur s'apprête à donner le vert, sera automatiquement disqualifiée.

5.3 Si une voiture passe sur un équipement de service ou sur un cric (jack), celle-ci doit retourner aux puits pour inspection. Lorsqu'une voiture traîne un contenant d'essence ou tout autre équipement en dehors de ses puits, le pilote se verra imposer un drapeau noir et devra retourner aux puits. L'article 4.3.12 s'applique.

5.4 Lors d'un arrêt aux puits, seulement cinq (5) membres d'une équipe seront admis près de la voiture incluant le pilote. Lorsque que les membres d'une équipe sont appelés à en renfort, ce nombre de cinq (5) personnes doit être respecté.

5.5 Aucune communication radio ou cellulaire bidirectionnelle n'est tolérée. Seuls les officiels sont autorisés à contacter les pilotes par radio ou autrement pendant une course.

5.6 Chaque pilote devra porter soit un « RACECEIVER »

5.7 Tous les officiels peuvent vérifier en tout temps le casque d'un pilote et les équipements de télécommunication d'une équipe.

## **SECTION 7 : SÉCURITÉ.**

7.1 Toutes les voitures de course doivent être peintes proprement. Il sera obligatoire qu'un contraste de couleur soit apporté pour la numérotation.

7.2 Aucune voiture ne pourra circuler sur la piste sans avoir été vérifiée par les officiels, spécialement à la suite d'un accident sérieux en course.

7.3 Aucun passager ne pourra prendre place à l'intérieur ou à l'extérieur d'une voiture en tout temps. Aucun conducteur ne pourra circuler sur la piste s'il a un bras ou la tête à l'extérieur de son bolide. Aucun conducteur ne pourra circuler sur la piste sans porter son casque protecteur et fixer ses ceintures de sécurité. Tout changement de conducteur doit être rapporté au Directeur de course et approuvé par celui-ci.

7.4 Tous les conducteurs doivent se soumettre à un examen médical ou un test d'alcoolémie sur demande du Directeur de course.

7.5 Les ceintures de sécurité de modèle de course "approuvées" sont obligatoires. Elles devront être solidement fixées au châssis au moyen de boulons (bolt) ayant au moins 3/8 de pouce de diamètre. Les ceintures pour les épaules sont obligatoires. Le point d'attache au châssis devra se trouver à l'arrière du chauffeur. Ceinture de 4 points minimum et de trois pouces (3") de largeur. Le 5e point est fortement recommandé. Les ceintures de sécurité de type "Cam lock" sont défendues. Voir règlement spécifique pour chacune des classes.

7.6 Habit de course ANTI-FEU OBLIGATOIRE. PAS de polyester ou nylon ou vêtements de même type. PAS de manches courtes, PAS de shorts, PAS d'habit de "jogging".  
Gants obligatoires.

7.7 Une cage protectrice approuvée (roll cage) est obligatoire et elle devra être fabriquée en tuyaux d'acier ronds ou carrés. L'aluminium et autres métaux du genre sont formellement interdits. Les spécifications pour la cage protectrice de chaque classe se retrouvent dans le règlement qui lui est propre. (ex: la cage protectrice des Super-Pro se retrouve dans le règlement de la classe Super-Pro.

7.8 Les joints vissés sont formellement interdits. Nous recommandons qu'il y ait un minimum de deux pouces (2") entre le haut de la cage protectrice et le casque de sécurité du compétiteur. Il doit y avoir au minimum une (1) barre diagonale au toit de la cage, et une (1) barre horizontale à un maximum de vingt pouces (20") du haut de la cage.

7.9 Toutes les barres situées près du conducteur devront être recouvertes d'air foam. Le moyeu du volant et toutes les autres parties ou pièces susceptibles de blesser le chauffeur, s'il y a collision, devront être également recouverts de foam. "Longacre foam" fortement recommandé.

7.10 Dans le cas où le plancher original est dans une mauvaise condition, toutes les réparations du plancher devront être effectuées avec de la tôle d'acier d'au moins 24 de gauge qui devra être boulonnée ou soudée. Dans la classe Sportsman, l'aluminium est permis. Dans la classe Sportsman, le plancher doit aller jusqu'à l'arrière du siège.

7.11 Le directeur se réserve le droit d'accepter ou de refuser la cage et le roll bar selon ses propres évaluations.

7.12 Un anneau pour l'arbre de transmission "drive shaft" est obligatoire et doit être placé sous la partie avant de cette pièce. L'arbre de transmission (drive shaft) doit obligatoirement être peint en blanc.

7.13 Les crochets ou anneaux sont obligatoires à l'avant et à l'arrière pour faciliter le remorquage.

7.14 Toutes les portes du véhicule doivent être soudées ou boulonnées d'une manière approuvée.

7.15 Casque de sécurité OBLIGATOIRE approuvé DOT pour toutes les classes. Les casques Snell sont recommandés.

7.16 Un feu de positionnement rouge (de préférence) doit être installé à l'arrière du véhicule et visible pour tous les officiels. Ils doivent être allumés en tout temps lorsque l'auto est en piste. Ils ne doivent pas être plus bas que le dessus du couvercle de la valise. Ils sont obligatoires pour toutes les classes.

7.17 Aucun miroir ne sera accepté. Les phares, les feux de position et les feux arrière devront être enlevés. Toutes les vitres devront être enlevées. Le parebrise devra être remplacé par un grillage d'un pouce par deux pouces, mais il est conseillé de choisir un grillage de 1(un) pouce par un pouce. Pas d'aluminium. Minimum grosseur : 1/16 de pouce

7.18 Le capot et le couvercle de valise devront être attachés d'une façon sécuritaire à l'aide de barrures de capot (HOOD PINS).

7.19 À l'intérieur, aucune pompe à essence, radiateur ou réservoir ne seront tolérés.

7.20 Lorsque la batterie est placée dans le compartiment du conducteur, elle devra être fixée solidement sur le châssis à l'intérieur d'une boîte de protection étanche. La boîte à bateau est fortement recommandée.

7.21 Un extincteur d'au moins 2.5lbs est obligatoire (de classe A, B et C). Ils doivent être en bonne condition, opérationnels et scellés. Les extincteurs seront inspectés sans préavis par les officiels de la piste à tout moment jugé opportun par eux. L'extincteur doit être bien en vue et facilement accessible sur le coin droit de la remorque. Un extincteur additionnel dans la voiture sera laissé à la discrétion du pilote.

7.22 La voiture doit freiner sur les quatre (4) roues en tout temps.

7.23 Le siège devra être approuvé, solidement boulonné ou soudé à la cage protectrice ou au châssis. (Voir le règlement spécifique pour le siège dans chacune des classes du présent livre de règlements).

7.24 L'appui-tête est obligatoire.

7.25 La clé de contact (ignition) devra être à la portée de la main du conducteur lorsque ce dernier est attaché. Les positions "on" et "off " devront être bien indiquées.

7.26 Aucune voiture ne sera autorisée à participer à plus de deux (2) programmes consécutifs, et ce sur la même piste, si elle a des pièces endommagées ou manquantes, à un point tel que l'apparence extérieure de l'auto en est changée, ou si elle n'est pas conforme aux règlements.

7.27 La balance de la piste est officielle, et aucun protêt ne sera accepté.

7.28 Tout poids ajouté à l'auto devra être bien ancré à la voiture. Chaque poids ne doit pas peser plus de soixante-quinze (75) lbs.

## **SECTION 8 - : SYSTÈME DE POINTAGE, CHAMPIONNATS ET BOURSES**

8.1 Les points vont au pilote ou à l'équipe de deux pilotes.

8.2 Pour avoir droit aux points et à la bourse lors d'une course, un compétiteur doit obligatoirement être de la grille de départ sur la piste.

8.3 Contestation du système de pointage: Nous vous rappelons que vous ne pouvez contester le classement général et le calcul des points plus loin qu'en référant au programme précédent le moment de votre contestation. Le directeur affiche le pointage à chaque programme et si aucune demande de vérification s'ensuit, il considère que tout un chacun accepte la compilation à date.

### **8.4 Système d'attribution des points / points pour chaque course d'un même programme**

<b>Position</b>	<b>1 Qualification avec tous les pilotes</b>	<b>2 Qualifications avec tous les pilotes</b>	<b>2 Qualifications avec chacune 50% des pilotes</b>	<b>3 Qualifications avec chacune 33% des pilotes</b>	<b>Finale</b>	<b>Finales en 2 segments ou plus</b>
1	20	10	20	20	60	Divisés par le nombre de segments
2	18	9	18	18	56	
3	16	8	16	16	52	
4	14	7	14	14	50	
5	12	6	12	12	48	
6	10	5	10	10	46	

7	8	4	8	8	44	
8	6	3	6	6	42	
9	4	2	4	4	40	
10 et +	2	1	2	2	38 et ainsi de suite jusqu'à 10 points minimum	

Le système de pointage tient compte du nombre de qualifications qui peut être d'un maximum de 2 pour tous les pilotes d'une même classe.

8.5 Un pilote qui prend part au départ d'une course mais qui ne la complète pas aura droit au nombre de points le plus bas attribués à cette course. Le pilote qui prend le départ d'une course mais qui ne complète aucun tour n'a pas droit au système de points et de bourses.

8.5.1 Advenant le cas où il y aurait égalité au championnat final dans les points cumulatifs à la fin de la saison, l'égalité sera départagée en se référant au rang des compétiteurs à égalité par le plus grand nombre de première (1st) place. Si l'égalité persiste, l'égalité sera départagée par le plus grand nombre de seconde (2<sup>nd</sup>) place, Troisième (3rd) place...jusqu'à ce que l'égalité soit départagée.

8.5.2 Lorsque dans une classe au programme il y a plus de 12 voitures, le groupe de coureurs peut être divisé en certaines qualifications selon la décision des officiels.

8.7 Toute course spéciale organisée par les officiels à laquelle tous les coureurs ne peuvent participer est exclue du système de pointage (4x4, cash for dash, confrontation de meneurs dans un programme ou au classement général, consolation, etc.). Les officiels informeront les coureurs de la présence d'une telle course lors de la réunion des pilotes.

8.8 Les points alloués pour les finales des courses de championnat comptent en double.

8.9 Afin d'être juste et équitable envers tous les autres compétiteurs désireux de se tailler une place de choix au système de pointage de fin de saison, il ne sera pas permis à un coureur d'utiliser plus d'une voiture dans un même programme (voir section 2.2 pour exception)

8.10 Les bourses remportées par les pilotes lors d'un programme de courses seront remises selon les indications données lors de la réunion des pilotes. Lorsqu'il y a une remise officielle de bourses, aucune bourse ne sera remise avant cette présentation officielle. Si une équipe délègue une personne autre que le pilote pour prendre possession d'une bourse, une

autorisation écrite émise et signée par le pilote ou le propriétaire de la voiture devra être remise à un représentant officiel de l'Autodrome BSL

## **SECTION 9 – PLUIE POUR LES ÉQUIPES DE COURSES**

9.1 Lorsqu'en raison de la pluie ou pour toute autre circonstance un programme ne peut être complété et que les les dirigeants le décident, il remettront, le cas échéant, un maximum de 5 billets par équipe pour un programme de même valeur et ce, selon le nombre d'équipiers présents avec l'équipe. La différence du prix d'entrée devra être défrayée par le spectateur pour un programme de valeur supérieure. Un programme est considéré comme étant COMPLÉTÉ à compter du moment où la première qualification est AMORCÉE et ce peu importe le nombre de tours qui a été réalisé. Il n'y aura aucun remboursement en argent en raison de la pluie ou d'un arrêt des courses ou pour toute autre circonstance.

9.2 Lorsqu'en raison de la pluie ou pour toute autre circonstance, un programme de courses amorcé ne peut être complété, aucune bourse ne sera versée pour les finales qui n'auront pas été complétées.

9.3 La direction ou les dirigeants pourront revoir la répartition du nombre de tours entre les courses, en cours de programme et ce, en fonction de risques perçus ou pour respecter les règlements municipaux ou tout autres loi applicable.