

AUTODROME BSL

RÈGLEMENTS 2026

SPORT COMPACT

1. VOITURES ADMISES

Voiture de type "passager" complète 4 cylindres, n'ayant pas plus de 160HP. Traction avant seulement acceptée. Double arbres à cames admis. Pas de propulsion, de 4 roues motrices, pas de 4 roues directionnelles, de traction intégrale et PAS de turbo (Forced induction). Voiture détériorée: Une voiture trop accidentée ou endommagée pourra être refusée. Le pilote doit se situer à gauche pour être admissible dans cette classe.

2. CARROSSERIE

La carrosserie doit conserver son apparence générale d'origine. Les éléments principaux tels que le capot, le couvercle de coffre arrière, les ailes et la grille doivent demeurer en place et conserver leur forme d'origine. Toute modification susceptible de changer l'apparence du véhicule ou de procurer un avantage aérodynamique ou structurel est interdite, sauf indication contraire au présent règlement.

Toutes moulures, poignées de portes, ensembles de lumières additionnelles, garnitures décoratives ainsi que tout accessoire de verre ou de plastique non essentiel à la structure du véhicule doivent être retirés.

Le tableau de bord (dash) n'est soumis à aucune obligation de retrait. Il peut être conservé dans son intégralité, modifié ou retiré partiellement ou complètement, à condition que toute modification respecte les exigences de sécurité : aucune pièce ne doit être susceptible de se détacher en course, et aucun élément ne doit présenter de bords coupants ou dangereux pour le pilote.

Toutes les ouvertures laissées par l'enlèvement de ces pièces et/ou la corrosion doivent être bouchées avec de la tôle en acier ou aluminium. Le pare-brise doit être enlevé et remplacé par un grillage de 1"x1" et de 1/16 d'épaisseur solidifié au minimum par une(2) barre centrale(3 barres fortement recommandées). Il est permis d'installer des vitres de côté en "lexan" (aucun autre matériau accepté.) La carrosserie doit être à sa place originale sur le châssis. Le dédoublement de la carrosserie sera accepté, si effectué à la satisfaction des officiels. La carrosserie doit être à sa place originale sur le châssis. Le "cowl dash" doit être original. Le mur arrière de l'habitacle peut être fermé jusqu'à l'arrière du siège au maximum et il se doit d'être complètement étanche.

Le châssis utilisé doit être le châssis original de la carrosserie de la voiture. Les unités (unit) avant et arrière doivent être originaux. Il est permis d'installer des barres pour relier la partie avant à la partie arrière du châssis et de gauche à droite en haut des tourelles pour renforcer la partie avant et arrière de celui-ci. Les tourelles originales peuvent être renforcées ou allégées, mais doivent être à leur place originale. Aucun châssis tubulaire.

3. CAGE PROTECTRICE

Cage complète obligatoire, construite avec des barres en acier (tuyau rond) d'un minimum de 1.5" de diamètre x .095" d'épaisseur (dans tous les cas).

Il doit y avoir un minimum de 4 points d'appui. **Un minimum de 3 barres dans la porte du pilote et 2 barres dans la porte côté passager.**

Les side rails sont acceptés et doivent être apposée contre la carrosserie avec les bouts arrondis et non coupants. Il peut y avoir un espacement de 3/4 de pouces maximum entre la side-rail et la carrosserie

TOUTE CAGE CONSTRUITE AVEC DES BARRES NON-CONFORMES SERA REFUSÉE.

Le sommet de l'arceau de sécurité doit être d'au moins (2 po) au-dessus du casque du concurrent ou le plus près possible du toit.

Une pièce continue de tubes doit être utilisée pour l'arceau principal.

Il est fortement recommandé que les points d'ancrage au châssis de la voiture doivent être faits de plaque de métal soudé de 20 pouces carré (ex : 4" X 5").

Les configurations de cage admissibles sont :

Il est fortement recommandé que toute partie de la structure cage qui peut être frappé par le concurrent ou son casque soit recouverts d'un matériel absorbant l'énergie et possédant une capacité ignifuge

4. MUR ANTI-FEU

Les murs anti-feu sont obligatoires et doivent isoler le conducteur du moteur, du réservoir à essence et du radiateur. Tous conduits traversant l'habitacle doivent être en métal. De plus, si la batterie est aussi placée à l'intérieur, elle devra être attachée solidement et placée dans un caisson fermé. Nous recommandons fortement l'utilisation des caissons pour batteries marines. **Il y a 2 façons d'isoler la fuel cell du pilote : Fermer la partie arrière avec de la tôle ou boîtier hermétique par-dessus la fuel cell.**

5. PLANCHER

Il est obligatoire de réparer ou remplacer les planchers percés par la corrosion avec des tôles minimum 20 gauge.

Il est permis de pratiquer une ouverture dans le plancher arrière pour permettre l'installation d'un « fuel cell » en remplacement du réservoir original dans le cas où ce dernier est situé en avant des roues arrière. Dans ce cas, il est obligatoire d'installer un boîtier parfaitement étanche pour recouvrir le « fuel cell ». Il est permis d'enlever le plancher du coffre arrière pour l'installation du « fuel cell », dans ce cas, le mûr arrière doit être parfaitement étanche.

6. CAPOT

Le capot doit être original de la voiture. Aucune modification. "Aucun scoop".
Dédoublément permis. Les barrures de capot (Hood pines) sont obligatoires

7. PORTIÈRES

Toutes les portières doivent être boulonnées, soudées ou attachées solidement à la satisfaction des inspecteurs.

8. AILERON

Choix libre en tôle, métal ou fibre de verre. Celui-ci doit être installé de façon esthétique, à la satisfaction de l'inspecteur technique, ne pas dépasser la largeur de la carrosserie et la hauteur du toit

9. RÉTROVISEUR

PAS de miroirs extérieurs. PAS de miroir intérieur

10. CROCHETS DE REMORQUAGE

Une chaîne en avant et en arrière du véhicule doit être installée et accessible facilement pour le remorquage du véhicule

11. FEU DE POSITIONNEMENT

Un feu de positionnement rouge (de préférence) doit être installé à l'arrière du véhicule et visible pour tous les officiels.

12. BARRE DE FROTTEMENT

Les barres de frottement ou patins sont permis de chaque côté du véhicule. Ceux-ci devront être situés entre les 2 roues à la hauteur du rim et dont la finition maximale doit être à 2 pouces de la carrosserie. Ces barres devront être en acier carré, rectangulaire ou rond d'une dimension maximum de un (1) pouce d'épais et de 2½ pouces de haut. Elles devront être installées à ras le panneau de carrosserie avec chaque bout coupé à 45 degrés et bouchés, sans rebord tranchant et devront être peintes de façon à ne pas modifier l'apparence des numéros de côté.

Les pare-chocs peuvent être renforcés de façon sécuritaire sous et jusqu'à l'extrémité des garde-boues sans changer l'apparence extérieure. Ils doivent être à leur emplacement original et du même modèle que l'auto. La grille avant doit être dans une condition raisonnable. Aucun renforcement extérieur ne peut être soudé aux pare-chocs.

13. SUSPENSION

Toutes les pièces du châssis et de la suspension doivent être originales sans aucune modification. Le châssis utilisé doit être le châssis original de la carrosserie de la voiture. Il est permis d'installer des barres pour relier la partie avant à la partie arrière du châssis et pour renforcer la partie avant et arrière de celui-ci.

14. RESSORTS ET AMORTISSEURS

14.1. Ressorts :

Tout ressort et amortisseur doit être en vente libre chez un détaillant québécois. Le compétiteur est responsable de prouver l'origine et spécifications des dites pièces. Les ressorts peuvent être remplacés par de plus résistants et peuvent être shimisés. Installation libre en autant qu'ils soient fixés aux attaches originales de la voiture utilisée. Ressorts de compétition acceptés. 'Pote' ajustable pour permettre l'ajustement des 'coil springs accepté'. (PAS de coil over).

14.2. Amortisseurs :

Amortisseurs équivalents aux amortisseurs d'origine de la voiture et dont le prix est aussi équivalent au prix de détail des amortisseurs d'origine de la voiture utilisée. Les amortisseurs peuvent être remplacés par de plus résistants en autant qu'ils soient fixés aux attaches originales de la voiture utilisée. **PAS d'amortisseurs ajustables.** Ces amortisseurs doivent être de même type que ceux utilisés pour les voitures de rue. Les tables, knuckles et bras de suspension doivent être d'origine, mais peuvent être modifiés. Aucunes pièces ajustables permises sauf pour celles d'origine (exception pour les Honda/Acura qui peuvent avoir les os de chien arrière ajustable).

Les barres stabilisatrices sont libres

Il est permis d'installer un renfort entre les tourelles gauches et droites de la voiture en avant et en arrière, ainsi que sous la voiture.

15. ROUES

Roues de configuration d'origine (offset d'origine du manufacturier)

Le diamètre des roues est libre.

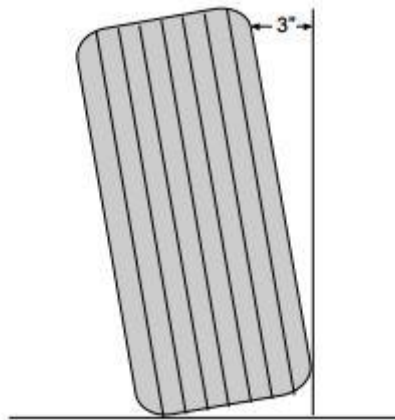
Il peut y avoir différente grandeur de pneus et de roues sur la voiture

Roues BEADLOCK interdite.

" Spacer " permettant d'élargir d'un pouce et quart (1 ¼ po) l'empattement original du côté droit de la voiture acceptée.

Il est permis d'incliner les roues avant et arrière. Pour les Mcpherson, il est permis d'incliner le haut de la tourelle. Tables de suspension d'origine avec composantes d'origine ou de remplacement moins dispendieuses en autant que celles-ci s'installent sans altérer la pièce d'origine. Il est permis de raccourcir les tables du haut non-ajustables à droite. Également permis de "chauffer" ou raccourcir les "nuckles" (spindle) pour incliner les roues avant. Interdit de « slotter » les tables et/ou les attaches.

INTERDIT d'allonger les tables du bas pour l'inclinaison des roues. Il est permis d'incliner les roues arrière d'un maximum de 3". Tables du haut (os de chien ajustable acceptés) (Voir croquis ci-dessous pour la méthode de mesures)



16. PNEUS

Pneus d'hiver et pneus d'été ou quatre saisons acceptés. Pneus D.O.T. seulement. Aucun pneus Mud Terrain, de Rally ou d'autre compétition ne seront acceptés. Groovage permis à l'intérieur de la bande de roulement seulement. Largeur de roue 6" 1/2 maximum. Roue beadlock interdite.

17. POIDS

17.1. Le poids de voiture de la série 4 cylindres est de **17 LBS par HP** avec UN MINIMUM DE 2000 LBS avec compétiteur après la course. Selon les normes établies dans les catalogues reconnus de l'industrie automobile ou tout catalogue reconnu éditer et publié par le fabricant de la voiture. Le pilote a la responsabilité de fournir les informations sur le moteur utilisé. Si les données sont introuvables, le moteur utilisé (s'il est accepté) sera considéré comme un moteur de 160 HP et la voiture devra peser le poids équivalent. DANS TOUS LES CAS : Le poids établi par le règlement devra être inscrit sur le capot de la voiture.

17.2. Tout véhicule cumulant deux (2) victoires au cours de la saison sera assujéti, à compter de l'événement suivant, à l'ajout obligatoire d'un poids additionnel de 100 lb (45,4 kg) pour toute participation ultérieure.

17.3. PESÉES ET RÉPARTITION DE POIDS avec pilote dans la voiture
Les pesées ne devront pas être plus basses que le châssis et fixées avec deux "bolts" d'un minimum de 3/8". Celles-ci devront être peintes en blanc et porter le numéro de la voiture. PAS de pesée volante. Les pesées dans l'habitacle devront être installées de façon sécuritaire. Contrôle très sévère sur cet item.

18. MOTEUR – CLASSE 4 CYLINDRES

Moteurs acceptés :

a) Tous les moteurs 4 cylindres non modifiés d'une puissance maximale de 160 HP(chevaux-vapeur), basée sur les spécifications d'origine du manufacturier. Aucun turbo. Pee-flow accepté.

REPLACEMENT DE MOTEUR (SWAP) sont acceptés en autant que la valeur du moteur non modifié (valeur du manufacturier) ne dépasse pas la limite de HP maximum autorisé de 160 HP.

SYSTÈME ÉLECTRONIQUE / OBD

Tous les véhicules de l'année modèle 2001 et plus doivent être munis d'un système conforme au standard OBD2.

L'utilisation d'un harnais de conversion permettant l'installation d'un calculateur de type OBD1 est permise.

Les calculateurs moteur (ECU) peuvent être modifiés, « chipés » ou reprogrammés

Les officiels se réservent le droit de vérifier la conformité par tout moyen jugé approprié (inspection, lecture ECU, dynamomètre, etc.).

Toute non-conformité entraînera une disqualification.

**** Modification permises**

Il est permis d'installer un système d'admission d'air et un filtre à air par un modèle de configuration différente.

Aucune entrée d'air forcée d'aucune manière.

Le système électronique (ordinateur) chipé programmable sera toléré.

AVIS CONCERNANT LES SWAP : Les combinaisons permises mentionnées au présent règlement, que ce soit au niveau des intakes ou des échappements le sont à condition que ces combinaisons n'engendrent pas des résultats dépassant la limite des HP indiqués dans les catalogues reconnus pour le moteur utilisé. Le moteur, l'intake et le système électrique de remplacement doivent provenir d'un moteur du même manufacturier ne dépassant pas 160 HP. Il est de la responsabilité du pilote de faire la démonstration au besoin de la légalité de son installation.

19. POSITION DU MOTEUR ET SUPPORTS

Dans tous les cas, le moteur doit être à sa position originale. Supports libres

20. TRANSMISSION-TORQUE-EMBRAYAGE

OEM (Original Equipment Manufacturer). Transmission automatique d'origine du manufacturier de la voiture non-modifiée et torque d'origine non-modifiés.

Transmission manuelle d'origine du manufacturier et embrayage (clutch) d'origine de la transmission et non modifiée.

Les transmissions doivent être complètes avec toutes les vitesses et la renverse. VOLANT (flywheel) d'origine du manufacturier. PAS de pièces de compétition. Il est permis d'interchanger les " gears " dans les transmissions à condition qu'elles soient remplacées par une " gear " d'origine du même manufacturier

Le différentiel doit être d'origine du manufacturier, non modifié. Les différentiels soudés, barrés, à glissement limité (LSD) ou de type "locker", qu'ils soient d'origine modifiée ou aftermarket, sont interdits

21. RADIATEUR-EVENTAIL

Le radiateur doit être installé à son endroit original. Il est permis d'installer un radiateur autre que celui d'origine à condition que l'installation soit faite de façon sécuritaire, à la satisfaction des officiels. Usage libre de l'éventail (fan) d'origine ou électrique

22. LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Il est recommandé de remplacer le liquide de refroidissement à base de glycol (prestone) par de l'eau.

23. POMPE À ESSENCE, LIGNE À ESSENCE, REFROIDISSEUR

Réservoir d'origine : aucune autre que celle d'origine ou remplacement similaire accepté. Fuel Cell approuvée : pompe interne et externe acceptées.

Pompe à gaz électrique permis avec "**kill switch**". Ligne à gaz d'origine ou en matériau similaire installée sous le plancher (fortement recommandé) ou dans l'habitacle. **Les lignes à essence et à freins dans l'habitacle doivent passer dans un tunnel en métal parfaitement étanche et être installées à un minimum de 4 pouces du plancher de façon sécuritaire à la satisfaction des inspecteurs.**

Un interrupteur de sécurité doit être fixé à un endroit accessible par le pilote et les équipes de secours. L'interrupteur de sécurité doit être bien indiqué avec les lettres ON/OFF en peinture clairement visible (contrastant la voiture). L'interrupteur (Kill switch) doit être sur la mise à terre (ground).

24. RÉSERVOIR À ESSENCE

D'origine ou "fuel cell" acceptés.

Le réservoir doit être installé de façon sécuritaire à la satisfaction de l'inspecteur à hauteur minimale égale au plancher pour les réservoirs installés à l'endroit original. (Il est permis de découper le plancher pour les « fuel cell » installées en avant de l'essieu arrière.) **Il est obligatoire d'avoir un dispositif anti-retour d'essence fonctionnel.**

Les réservoirs installés derrière l'essieu arrière devront avoir une hauteur minimum 8" du sol. Arceau de sécurité fortement recommandé installé à un minimum de 7" du sol. Dans tous les cas, le réservoir doit être isolé de l'habitacle par un mur étanche tout en conservant le reste du plancher original dans le cas des réservoirs en avant de l'essieu arrière

25. ESSENCE PERMISE

Le choix de l'essence est laissé à la discrétion du pilote.

26. EXTINCTEUR

Nous exigeons que chaque emplacement dans les puits (remorque ou trailer) soit muni d'un extincteur par véhicule de course de 2½lbs minimum de type ABC, celui-ci fonctionnel et facilement accessible.

27. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT – MANIFOLDS

Il est permis de modifier le tuyau du système d'échappement et le silencieux pourvu que la sortie du tuyau soit derrière le conducteur peu importe que ce soit à gauche ou à droite.

"Manifold" en acier d'origine du moteur ou de la voiture utilisée. Headers ACCEPTÉS

28. FREINS

Installation d'origine et fonctionnelle aux 4 roues. Tout le système doit être d'origine. PAS de drillage de rotors. PAS de pédales de course, ni de kit " racing ". Il est permis d'avancer ou reculer les pédales d'origine.

29. PAN À L'HUILE - COOLER À L'HUILE

Usage libre au choix

30. POMPE À EAU, POULIE

Pièces d'origine du moteur utilisé seulement.

31. BATTERIE

Doit être installée de façon sécuritaire à la satisfaction des inspecteurs. Boîtier hermétique pour les batteries installées dans l'habitacle (ex.: boîtier pour batterie de bateau)

32. NUMÉROS ET INSCRIPTION

Le numéro du véhicule devra être compris entre 1 et 999. Le numéro doit être visible des 2 côtés du véhicule au niveau de la porte avant par des chiffres d'une hauteur minimale de 18pc. Ce numéro doit également être peint sur le toit, d'une hauteur de 18 pouces aussi de couleur contrastante avec la couleur de fond. Tous les numéros ou combinaison de lettre doit être limités à trois chiffres. Vous pouvez réserver vos numéros à l'avance. Si deux coureurs portent le même numéro, les coureurs étant présent en 2019 auront priorité. Un pilote devra avoir participé à au moins une course l'année précédente pour garder son droit acquis sur son numéro. Tout numéro non-actif pendant une saison redevient libre et sera accordé au premier pilote à en faire la demande. Le numéro réservé au printemps restera au pilote.

33. FILET PROTECTEUR

Filet protecteur obligatoire côté pilote, fonctionnel = détachable

34. CEINTURES

Ceintures de compétition OBLIGATOIRES. Ceintures de course 5 points fonctionnelles et sécuritaires OBLIGATOIRE. Le tout doit être installé de façon sécuritaire à la satisfaction des officiels. L'inspecteur se réserve le droit de juger si les ceintures sont en bonne condition. Ceintures de type CamLock interdites. Date de certification maximale de cinq (5) ans pour les ceintures.

35. CASQUE ET GANTS

Gants OBLIGATOIRES. Gant de course ignifuge possédant la norme minimale SFI 3.3/1, mais nous recommandons fortement la norme 3.2A\5 (2 épaisseurs).

Casque full face de compétition homologué Snell obligatoire, en bon état, avec une certification de 10 ans maximum.

Souliers de course ignifuge possédant la norme minimale SFI 3.3/1.

36. HABILLEMENT

Habit de course ANTI-FEU OBLIGATOIRE. La norme SFI 3.2A\1 (1 épaisseur) est minimale, mais nous recommandons fortement la norme 3.2A\5 (2 épaisseurs). PAS de polyester, PAS de manches courtes, PAS de shorts, PAS d'habit de jogging.

37. SIÈGE

Siège de COMPÉTITION en aluminium avec appui-tête. Le siège doit être bien fixé dans la voiture et non seulement dans la tôle.

38. COLLIER CERVICAL

Le collier cervical ainsi que le HANS DEVICE sont fortement recommandés pour tous les pilotes.

39. COMMUNICATION

Tous les compétiteurs doivent avoir un "RACEceiver" "one way" pour aider à classer les autos et pour des raisons de sécurité. Ce système doit être en fonction en tout temps et être fonctionnel, sous peine de pénalité. NB : le modèle "scanner" est permis, mais tous les canaux doivent être à la fréquence de la piste. (454.0000)

AVIS IMPORTANT

ADVENANT UNE SITUATION METTANT EN CAUSE L'INTERPRÉTATION DES PRÉSENTS RÈGLEMENTS, LE BÉNÉFICE DU DOUTE SERA ACCORDÉ AU RÈGLEMENT MIS EN CAUSE, PLUTÔT QU'À CELUI QUI AURA TENTÉ DE LE RENDRE CONFUS, AFIN DE PROTÉGER LES AUTRES COMPÉTITEURS. TOUT CE QUI N'EST PAS ÉCRIT COMME PERMIS SERA CONSIDÉRÉ COMME INTERDIT. EN CAS DE DOUTE SUR TOUTE SITUATION, VEUILLEZ CONSULTER LES PERSONNES CONCERNÉES DE L'AUTODROME BSL QUI APRÈS AVOIR CONSULTÉ, AUTORISERA OU REFUSERA VOTRE DEMANDE.

UNE VOITURE TROP PERFORMANTE PEUT SE VOIR AJOUTER DU POIDS À LA DISCRÉTION DE LA DIRECTION ET DE L'INSPECTEUR.

La direction de course a le dernier mot en cas de doute sur la qualité de l'installation, de l'utilisation ou du bon fonctionnement des équipements de sécurité.