

Règlements Sportsman

Autodrome BSL

1. MOTORISATION PERMISE

- A) Spec "crate engine 602" sealé BSL, LUSSIER, YATES, DIRT & Sealé légal Complexe Le Speedway(Sealé François Cliche)
- B) Autres Spec Crate 602 sans seals et moteur 350 P.C ou moins

DYNO MOTEUR OBLIGATOIRE

Avec Eric Proulx au 418 750-0295 SOIR ET WEEK-END

MAXIMUM 385 HP

MAXIMUM TORQUE 425 FT. LBS

2. POIDS DES VOITURES

POIDS MINIMUM

(Avec compétiteur après la course)

2400 LBS

La balance de la piste de course concernée sera la seule officielle. Tous les poids additionnels devront être bien fixés au châssis.

Après avoir passé le dyno moteur, les seals de l'autodrome BSL seront ajoutés à différents endroits si les tests Dyno respectent la limite pour cette option. Prendre rendez-vous avec Eric Proulx au 418 750-0295 SOIR ET WEEK-END. **AUCUNE PLAQUE RESTRICTIVE (Carburetor Restrictor Plate) EN DESSOUS DU CARBURATEUR SERA PERMISE**

(Le pilote possédant MOTEUR 350 P.C. ou moins SANS SEAL pourra venir courser à BSL 2 fois au maximum (*), par la suite, il devra passer un DYNO S'il veut poursuivre sa saison. Le directeur de course se réserve le droit de refuser un pilote sans préavis après avoir complété 2 programmes SANS SEAL.

***Tous pilotes qui viendront courser sans seal auront droit à la bourse de sa position ainsi qu'au podium mais obtiendra les points de la dernière position pour le cumulatif au championnat. Certaines situations justifiables seront prises en considération mais le directeur de course doit en être informé le plus tôt possible.**

- ❖ Les "seals" de l'usine doivent demeurer sur le moteur (sans aucune modification)
- ❖ Aucune modification de n'importe quelle sorte ne sera acceptée.
- ❖ Seulement 2 "breathers" sur l'ensemble des couvercles de valves.
- ❖ Le numéro de tubulure d'échappement "Headers" recommandé est : **SCHOENFELD NO 1122B et 1122BCM** et doit se détacher du tuyau d'échappement.
- ❖ La pompe du servo-direction "power steering pump" doit être à sa place d'origine à l'avant du moteur et actionnée par courroie.
- ❖ Tous les autres règlements de la classe s'appliquent.
- ❖ Culbuteur : doit être d'origine
- ❖ Damper : doit être d'origine
- ❖ Pompe à eau : de production en fonte et à sa place d'origine.
- ❖ Poulie : l'éventail de radiateur doit être en acier seulement. Aucun éventail pour fan ou pompe électrique.
- ❖ Pompe essence : au choix, mécanique seulement et à son emplacement original et tout système de refroidissement et de régulation de la pression son interdit entre la pompe et le carburateur.
- ❖ Pompe à l'huile : doit être à sa place originale.
- ❖ Les silencieux sont obligatoires.

Le silencieux recommandé est; Dynomax #17743 ou Dynomax #17223 et pour ceux qui adopteront ce choix, chaque auto devra avoir seulement un silencieux non altéré par côté. La position pour monter le silencieux du devant à l'arrière est optionnel mais la sortie doit être à l'arrière du pilote.

- ❖ Seulement 1 radiateur, il doit être placé à l'avant du moteur. Un refroidisseur "cooler" à l'huile sera permis, mais devra être fixé sous le capot ou sous la rampe gauche. La fixation et les boyaux "hoses" devront être acceptées.
- ❖ Tout refus de se soumettre à une inspection, occasionnera la perte de tous les points et des bourses. Le coureur devra prendre arrangement avec les inspecteurs pour faire inspecter son véhicule avant que celui-ci ne revienne en piste.

3. CARBURATEUR

Tous les carburateur 650 cfm et moins seront permis, 650 Holley 4777 et 80777 recommandé (4 barils), Holley 4412 recommandé (2 barils). Un espace de carburateur de 1-1/8" avec gasket inclus (trou carré & 4 trous) sont permis.

Aucune modification visible sans désassembler le carburateur

- ❖ Le carburateur doit demeurer "stock" dans son entier
- ❖ La hauteur du "booster" doit demeurer de série. (Pas de coupage ou polissage)

Toute modification de carburateur est illégale sauf les modifications suivantes :

- ❖ Percer des trous dans le "throttle plate" pour un bon "idle"
- ❖ Percer, taper "plugging" des vacuums ports non utilisé
- ❖ Souder le "throttle shaft" à la tige d'accélération
- ❖ Percer pour "idle" ou la correction des jets "high speed air". Enlever la plaque et l'axe de l'étrangleur "choke"
- ❖ Changer les jets au besoin. Meuler le corps de carburateur sur la surface de "metering block" maximum .015" de chaque côté.
- ❖ Aucune altération physique ou rajout de matériel (époxy) n'est permise au carburateur.

4. IGNITION/ELECTRICITÉ

Ignition : Boîte MSD Ignition Part # 8727 CT Digital RPM(Rev) limiting box, maximum 6000 RPM. On doit voir la boîte MSD clairement sous le capot du compartiment moteur. Le fil noir doit être grounder au moteur seulement. Pas de magnéto. Emplacement original. Pas "d'Accel", pas de "Mallory". La bobine d'allumage (coil) doit être stock, pas "d'Accel" ou équivalent. Sur système H.E.I., la bobine d'allumage (coil) doit demeurer à l'intérieur du distributeur. Le voltage doit être de 14.4 volt maximum.

Les officiels on le doit de confisquer ou changer la boîte msd quand bon leur semble.

- ❖ Le démarreur doit toujours être en état de fonctionner. L'auto doit être capable de quitter les puits sur son propre pouvoir.
- ❖ 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 (switch) doit être sur la mise à terre (ground).

5. CONDUCTEUR :

- ❖ Tous les compétiteurs doivent être acceptés par la Direction.
- ❖ Si le directeur de course juge qu'un conducteur (ou sa voiture) n'est pas assez compétitif, il pourra l'obliger à partir à l'arrière du peloton.
- ❖ Tous les règlements sont acceptés pour un an, mais si la Direction de course juge que pour la bonne marche et la sécurité, lors du déroulement d'un programme de course, il se doit de changer un règlement, il peut le faire, avec préavis. L'interprétation d'un règlement demeure son entière responsabilité.

6. CHÂSSIS ET CARROSSERIES

Les châssis acceptés sont ceux « Sportsman » de la série Dirt comme ceux de l'Autodrome Granby, de l'Autodrome Drummond et du RPM Speedway.

- ❖ Les appuis pieds sont obligatoires.
- ❖ Un feu de positionnement rouge (de préférence) doit être installé à l'arrière du véhicule et visible pour tous les officiels.
- ❖ À noter que la "wing" arrière ne sera plus acceptée

7. SUSPENSIONS

- ❖ Pas de suspension arrière ou avant indépendante. Aucune suspension de type A-Frame ou à ball joint doit avoir "King pin". Aucune suspension de type "Cantilever" ou "Inboard shocks".
- ❖ Pas de "weight jackers". Pas de "tracker".
- ❖ L'essieu avant doit être en acier, et ne doit pas avoir d'ajustement (camber) ni sur l'essieu sur les spindles. Pas de "splitaxle". Pas de "dropped axle". Toutes les brackets devront être soudées ou boltées. Pas de "bird cage" ou équivalent.
- ❖ Seul ajustement de l'intérieur : balancer les freins. Un ajustement manuel pour couper le frein sur la roue avant droite est permis. Panhard ajustable de l'intérieur permise.
- ❖ Seulement un amortisseur par roue et doit être en **acier ou aluminium**.

8. ROUES ET PNEUS

- ❖ Les roues doivent être en **acier ou aluminium**, et être d'une seule pièce.
- ❖ Les "bead lock" extérieur sont acceptés. Largeur maximum de 14" "offset" maximum 6". Pas de "Bleed Off".
- ❖ Pas de traction avant ou de 4 roues motrices.
- ❖ Les Inners en foam mou de couleur claire sont acceptés. Les "Hub Cap" solides devront être boulonnés ou "bead lock" ou être en plastique.
- ❖ Les freins doivent être fonctionnels aux quatre roues.
- ❖ Obligatoire d'être ceux mentionnés ci-dessous ; Dimensions permises et obligatoires :

HOOSIER

11"X82"X15" avant gauche (d300)

13"X82"X15" avant droite (d300)

13"X87"X15" ou 13"X89"X15" arrière gauche (d300)

13"X92"X15" arrière droit (d400)

AMERICAN RACER

27.5/11.0-15 DTW

28.5/11-15 DTW ou 29/11-15 DTW)

Aucun "tire softener. Aucune sorte de liquide à l'intérieur ou à l'extérieur des pneus ne sera acceptée. Aucun réchauffement des pneus par torche, couvertures ou le système d'échappement ne sera accepté. Aucun type de "inner liner". AUCUN EXTRA SOFT N'EST PERMIS.

9. ESSENCE

- ❖ Essence : Gazoline laissée à la discrétion du pilote. Pas de E85. Pas de "nitro oxide", pas d'alcool.
- ❖ Le "fuel cell" doit être carré ou rectangulaire, avoir du "foam" à l'intérieur et avoir une trappe pour bloquer l'essence. Le réservoir doit être à un minimum de 12" du sol à partir du bas du réservoir. La sortie d'essence doit se faire par le haut du réservoir. La grosseur maximum de la conduite d'essence : #10. Le filtre à essence ne peut contenir plus que ½ litre d'essence. Valve à sécurité à sens unique dans le tuyau de la sortie d'air (vent), il est obligatoire que le tuyau de la veine d'air soit de 3/8" de diamètre au maximum et il devrait avoir à l'extrémité de ce tuyau un filtre à gaz. Il est fortement recommandé de gronder la tank à gaz. Le système anti-feu dans l'auto (flame-out) est fortement recommandé. Une cellule de carburant avec une capacité maximum de 24.5 gallons US est obligatoire. Pas de réservoir à pression accepté sur le système de carburant. La cellule de carburant doit être contenue dans un conteneur fait d'acier de minimum 20 gages. Un conteneur optionnel en aluminium peut être utilisé avec des parois de 0.60" minimum. L'intérieur de la cellule de carburant doit être rempli de mousse, découpé au minimum pour le remplissage. La découpe pour le remplissage ne doit pas être plus grande que 6" de large, par 10" de long, par 7" de profond. Les lignes/boyaux de carburant doivent siphonner du haut de la cellule seulement. Il doit avoir une soupape de sécurité unidirectionnelle pour le boyau de ventilation de la cellule. La cellule de carburant doit être à l'arrière du pilote et centré dans le châssis. La cellule de carburant doit être fixée par un minimum de 2 bandes d'acier (1" de largeur minimum chaque) et boulonnée avec des boulons 5/16" de diamètre, grade 5 minimum (3 lignes). Les cellules de carburant doivent rencontrer les normes SFI 28.1/2 ou FT3. Pas de sac intérieur de cellule de carburant plus vieux que 5 ans de la date de manufacture sont permis.
- ❖ Une valve à gaz pour couper l'admission d'essence est obligatoire et doit être accessible par le conducteur lorsque ce dernier est attaché. Les positions "On/Off" doivent être indiquées de façon très voyante.

10. BOITE DE VITESSE ET DIFFÉRENTIEL

- ❖ TRANSMISSION DE TYPE "Bert" seulement doit être utilisée. Overdrive ou underdrive interdit. L'auto doit pouvoir avancer et reculer lorsque le moteur est en marche. Le rapport final doit être 1 à 1. Les drives shaft qui ont des roulements à bille comme slip yock sont interdit.
- ❖ Différentiel "Quick change" conventionnel full size seulement. Toutes les composantes doivent être spécifique au différentiel, la ring gear doit avoir un minimum de 8" pas de mini quick.
- ❖ Le centre du différentiel ne peut pas être déplacé de plus de 4" du centre du maximum alloué, de la largeur de la traction mesurée, de l'intérieur (sidewall) du pneu arrière gauche, jusqu'à l'intérieur (sidewall) du pneu arrière droit, à la hauteur de l'essieu. La largeur totale maximum doit être du 86" et le minium de 74".
- ❖ Une plaque d'acier sous le siège est obligatoire.
- ❖ Seulement 2 joints universels par "drive shaft".
- ❖ Un tunnel couvrant le drive shaft sur 3 faces et boulonner au châssis (frame) est obligatoire. Il doit être en acier de 1/8" ou en aluminium de 1/4" et devra s'extensionner jusqu'au plancher. Deux anneaux de sécurité en acier, d'un minimum de 2" de long par le diamètre requis, par 1/4" d'épais de parois, chaque anneau doit être fixé avec 2 boulons de 3/8" grade 5 aux plaques de côté des bras de couple. Ils sont aussi obligatoires autour des joints universels.

11. SÉCURITÉ

11.1 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.

11.2 Casque et gants : Gants OBLIGATOIRES. Casque full face de compétition approuvé AVEC VISIÈRE INTÉGRÉE OBLIGATOIRE. Le casque doit posséder la norme DOT(Minimum) mais la norme SNELL (SA) est fortement recommandée. Les casques de motocross de type ouvert ne seront en aucun cas acceptés.

Casque full face de compétition approuvé avec visière intégrée. Le casque doit posséder l'une des normes minimales suivantes : Snell SA 2015, Snell SA 2010, FIA 8860-2010, Snell SAH 2010 et/ou SFI 31.1/2005.

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

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

11.3 Ceintures : Ceintures de compétition 5 points OBLIGATOIRES et bien fixées avec boulons 3/8. 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.

11.4 Siège : Un siège en aluminium de course approuvé est OBLIGATOIRE avec appui-tête.

11.5 Collier Cervical : Le collier cervical est obligatoire pour tous les pilotes. Hans device (fortement recommandé).

11.6 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.

12. 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 2021 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.

13. RACEceiver

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)

14. **Système de communication** : Aucun système de communication n'est permis pendant une course.

15. **Traction control** : Aucun système de traction ou de stabilité du véhicule permis.

16. **Sécurité** : Les poids et le driveshaft doivent être peint en blanc avec le numéro du véhicule inscrit dessus.

17. SANCTION

17.1 Tout pilote trouvé illégal d'un de ces règlements, pourra perdre ses points du programme.

17.2 Si applicable, Toute modification faite aux Seals, à la boîte msd, au moteur et l'utilisation d'essence prohiber pourront entrainer la suspension du pilote pour 1 an complet de, la perte des points accumuler depuis le début de la saison.

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.

Transpondeur : OBLIGATOIRE pour tous les coureurs **SANS EXCEPTIONS pour courser. Toutes personne n'ayant pas de transpondeurs ne coursera pas.**

N.B. Il est de la responsabilité de chaque coureur de vérifier le bon non fonctionne de son transpondeur.

(Nous ne sommes pas responsables de vos pertes de positions, à cause du disfonctionnement de votre transpondeur)

Aucun marquage de position ne sera fait si vous n'avez pas votre transpondeur.