



**Autodrome
CHAUDIÈRE**



Vallée-Jonction

**PROCÉDURES
DE COURSE**

Mise à jour : 24 mars 2020

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1 : INTRODUCTION

1.1 Engagement-Qualité du sport	3
1.2 Interprétation.....	3
1.3 Révision ou modification des règlements	3
1.4 Confusion.....	3
1.5 Décision.....	3
1.6 Équipe de course.....	4
1.7 Circulation dans les puits.....	5
1.8 Personnes admises dans les puits.....	5

SECTION 2 : PILOTES ET VOITURES

2.1 Inscription.....	6
2.2 Classification des pilotes.....	6
2.3 Inspection des voitures.....	6
2.4 Réunions des pilotes.....	7
2.5 Réparations aux endroits asphaltés.....	7
2.6 Lettrage, numéros de voitures et numéros identiques.....	7

SECTION 3 : POSITION DE DÉPART

3.1 Qualification et Finale.....	8
----------------------------------	---

SECTION 4 : DÉROULEMENT DES COURSES & DRAPEAUX

4.1 Le Signaleur.....	9
4.2 Le Vert, départ et relance.....	9
4.3 Le Jaune et incidents.....	9
4.4 Le Rouge.....	11
4.5 Le Bleu.....	11
4.6 Le Noir.....	11
4.7 Le Blanc.....	12
4.8 Le Drapeau à Damier.....	12

SECTION 5 : DISPOSITIONS AVANT COURSE.....	13
--	----

SECTION 6 : PROTÈTS.....	14
--------------------------	----

SECTION 7 : SÉCURITÉ.....	16
---------------------------	----

SECTION 8 : SYSTÈME DE POINTAGE.....	17
--------------------------------------	----

SECTION 9 : FONDS DE POINTS.....	18
----------------------------------	----

SECTION 10 : BANQUET DE FIN DE SAISON.....	19
--	----

SECTION 11 : RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE.....	20
---	----

SECTION 12 : INFORMATIONS.....	21
--------------------------------	----

SECTION 1 – INTRODUCTION

1.1 ENGAGEMENT-QUALITÉ DU SPORT

- 1.1.1 La Direction de l'autodrome Chaudière s'est donnée comme règles de conduite : le respect, l'équité, la sécurité de tous et la qualité du spectacle. Les officiels responsables de poursuivre et d'atteindre ces objectifs tentent d'agir avec constance et fermeté. Il nous apparaît également impossible de fixer des objectifs à moyen et à long terme sans prendre à chaque année le temps d'effectuer une mise à jour du document que vous lisez. Pour ce faire, nous devons être clairvoyants, nous ajuster aux besoins et faire en sorte que chacun respecte les décisions prises par les officiels et la Direction.
- 1.1.2 Pour assurer la sécurité des participants, des spectateurs, ainsi que le bon déroulement d'un programme, il faut une bonne compréhension des règlements et des procédures en vigueur par tous les membres des équipes. Chaque membre d'une équipe de course doit respecter ces règlements à défaut d'être soumis à des sanctions. Tous doivent connaître les règlements.
- 1.1.3 Le jour d'un programme, d'une séance de pratique ou de toute autre activité, la voiture de course, dès son entrée sur le site, est sous la responsabilité de l'équipe et la Direction se dégage de toute responsabilité.

1.2 INTERPRÉTATION

Étant donné qu'il est impossible d'écrire dans ces règlements toutes les modifications, adaptations et/ou infractions qui pourraient survenir, il doit être compris que pour l'application et l'explication de ceux-ci, seuls les éléments compris dans ces règlements sont acceptés et permis. Si vous avez un doute, contactez-nous. L'interprétation d'un règlement demeure l'entière responsabilité de la Direction de l'Autodrome Chaudière.

1.3 RÉVISION OU MODIFICATION DES RÈGLEMENTS

La Direction de l'autodrome Chaudière peut modifier ou amender un ou plusieurs articles de ce règlement. Sauf en cas de situation de force majeure ou lors de situations exceptionnelles mettant en péril la sécurité des personnes ou la survie d'une classe, seuls des ajustements mineurs seront apportés en cours de saison, les changements plus importants étant apportés pendant la saison morte. Tous les changements apportés aux règlements deviennent effectifs à compter du moment où le directeur de course ou un officiel nommé par celui-ci a tenu une rencontre d'information pour informer les compétiteurs de ces changements ou lorsque, pendant la saison morte, ceux-ci ont été publiés sur le site Internet de la piste.

1.4 CONFUSION

Advenant une situation mettant en cause l'interprétation d'un règlement, le bénéfice du doute sera accordé au règlement mis en cause plutôt qu'à celui qui aura tenté de le rendre confus et ceci afin de protéger les autres compétiteurs.

1.5 DÉCISION

- 1.5.1 La sécurité en piste, l'observance du contenu du livre de règlements, l'interprétation de celui-ci, de l'esprit de celui-ci, ainsi que la signification des mots sont sous la responsabilité du Directeur de course.
- 1.5.2 Lorsqu'une pénalité en argent (maximum 300 \$) ou en points (tous les points du programme) est imposée, les points sont retirés avant la présentation du prochain programme. Les amendes et les cautions (maximum 1000 \$) sont payables avant que le pilote puisse participer à nouveau à un programme de course.

- 1.5.3 Il est impossible de contester une décision basée sur le jugement suite à un incident en course, et aucun protêt et/ou changement de décision n'est possible. Lorsqu'une décision est prise par un officiel ou par un comité composé d'officiels, celle-ci est irrévocable.
- 1.5.4 Aucune argumentation verbale insistante ou abusive concernant le résultat d'une course ou d'une vérification technique ne sera tolérée surtout si lors de cette discussion, un équipier manque de respect envers un officiel ou un dirigeant de l'autodrome Chaudière. Seul un protêt écrit sera considéré. De la même façon, aucun officiel de la piste n'acceptera de discuter d'une décision avec un équipier en dehors des soirées de courses. Tout appel ou toute rencontre en ce sens sera décliné à moins que cette démarche ne soit initiée par le Directeur de course ou par un officiel délégué par celui-ci afin de compléter une démarche laissée en suspens pour rendre une décision qui aura été reportée.

1.6 ÉQUIPES DE COURSE : COMPORTEMENTS DANS LES PUIITS

- 1.6.1 Le pilote et/ou le chef d'équipe de la voiture sont les seuls interlocuteurs à parler aux officiels concernant les protêts, demande d'information, le tout devant se faire dans le respect.
- 1.6.2 La seule façon d'entrer en contact avec le Directeur de courses est avant ou après le programme.
- 1.6.3 Le manque d'observance généralisé des règlements ainsi que le manque d'esprit sportif pourraient entraîner des mesures disciplinaires.
- 1.6.4 De ce fait, il est formellement interdit pour un compétiteur et/ou ses équipiers d'entrer dans le local des officiels (tour principale) à moins d'être accompagné d'un officiel de la piste sous peine d'une amende de 100 \$.
- 1.6.5 Tout membre d'une équipe qui sera pris à truquer ou à tenter de truquer une course, entraînera la disqualification de son équipe pour le reste de la saison. Le fait de soudoyer ou de tenter de soudoyer un officiel est considéré comme un trucage.
- 1.6.6 Toute équipe ou membre d'une équipe pris à saboter, voler ou vandaliser la voiture ou l'équipement d'une autre équipe et / ou le matériel de la piste, se verra imposer des sanctions sévères allant de la suspension temporaire à l'expulsion pour la saison.
- 1.6.7 Tout membre d'une équipe qui participe à une bataille se verra imposer une amende de 100\$. Pour une attaque envers un officiel, l'expulsion du membre pour la saison est automatique et il pourrait y avoir des démarches judiciaires d'entreprises selon la gravité des faits.
- 1.6.8 Tout coureur, propriétaire d'une voiture ou membre d'une équipe à la tête d'un complot, d'un soulèvement ou d'une déclaration médiatique ou sur Internet qui pourraient nuire soit au bon déroulement d'un programme, à la réputation et à la crédibilité d'un officiel, d'un commanditaire ou des propriétaires de la piste se verra imposer une amende de 300 \$ sans autre avertissement et devra verser une caution au montant fixé par la Direction s'il veut poursuivre la saison en cours. À la seconde offense, il sera expulsé jusqu'à la fin de la saison et devra verser un montant de 1000\$ en caution pour récupérer ses droits de compétiteur la saison suivante. Il sera également privé de la bourse du programme ainsi que de ses acquis dans le fonds de points.
- 1.6.9 TOUT ÉQUIPIER QUI SE RENDRA AU STATIONNEMENT D'UNE AUTRE EQUIPE SERA CONSIDÉRÉ COMME LE PROVOCATEUR ET FAUTIF SI UNE ALTERCATION SE PRODUIT À CET ENDROIT. Tous les gestes de provocation mèneront automatiquement à des sanctions. Amende de 300 \$ maximum, suspension temporaire ou permanente pour la saison.
- 1.6.10 COURSES VUES DES PUIITS : Les équipiers qui regardent le déroulement des courses devront s'installer dans l'estrade érigée à cette fin.
- 1.6.11 Toute consommation d'alcool, de drogue et toute évidence d'une intoxication est formellement interdite pour tous les membres d'une équipe, avant et pendant un programme de course. En cas de

doute, le directeur de course pourra exiger une vérification et/ou un alcootest pour l'équipier soupçonné d'avoir consommé. L'expulsion du programme en cours du fautif concerné est automatique et des sanctions plus sévères seront appliquées en cas de récidive. EN TOUT TEMPS ET POUR DES RAISONS ÉVIDENTES DE SÉCURITÉ, IL EST STRICTEMENT INTERDIT DE FUMER DANS LES PUIITS.

- 1.6.12 Tous les membres d'équipe doivent porter des souliers fermés et porter un chandail.
- 1.6.13 La voiture devra être complètement immobilisée pour commencer les travaux.
- 1.6.14 Chaque voiture doit avoir un extincteur à l'intérieur et un dans la remorque.
- 1.6.15 Un pilote qui n'observe pas les consignes d'appel dans les puits avant d'entrer sur la piste sera pénalisé en partant à l'arrière.

1.7 CIRCULATION POUR ACCÉDER AUX PUIITS

- 1.7.1 La vitesse maximale permise pour accéder et circuler dans les puits est de 5KM/H. LES CONTREVENANTS POURRONT RECEVOIR UN AVERTISSEMENT D'UN OFFICIEL ET CE DERNIER PEUT LE POSITIONNER EN DERNIER LORS D'UN DÉPART, S'IL Y A RÉCIDIVE.

1.8 PERSONNES ADMISES DANS LES PUIITS

- 1.8.1 Les enfants d'un membre d'une équipe sont admis dans les puits, aux conditions suivantes :
 - 1.8.1.1 Ils devront demeurer au stationnement de l'équipe
 - 1.8.1.2 En cas de déplacement, ils devront être accompagnés d'un adulte
 - 1.8.1.3 En cas de manquement à cette règle, l'enfant sera envoyé dans les estrades section spectateurs pour le reste de la saison.
- 1.8.2 Pour des raisons de sécurité, les animaux de compagnie sont interdits dans les estrades de l'Autodrome Chaudière de Vallée-Jonction. Seuls les chiens d'assistance sont acceptés.

SECTION 2 – PILOTES ET VOITURES

2.1. LES INSCRIPTIONS

- 2.1.1. Dès leur arrivée, tous les pilotes doivent s'inscrire au Responsable qui sera situé près de l'entrée des puits.
- 2.1.2. Tous les pilotes devront se soumettre à un examen médical ou à un test d'alcoolémie sur demande du Directeur de course.
- 2.1.3. Un pilote concerné par ce qui suit devra aviser la Direction de l'Autodrome Chaudière de ses problèmes de santé (épilepsie, diabète, etc...) ou encore de la prise de certains médicaments pouvant affecter son comportement.
- 2.1.4. Un conducteur handicapé physiquement devra fournir la preuve endossée par une personne dont la notoriété est reconnue et compétente, de sa capacité à conduire en piste.
- 2.1.5. Un conducteur de moins de **dix-neuf (19) ans**, devra remplir l'Addendum A signé par son père ou sa mère ou son tuteur lors de la demande de la licence NASCAR **et fournir un certificat de naissance**.
- 2.1.6. Si le pilote omet de se soumettre à l'une de ces formalités, il sera considéré comme "non- inscrit".
- 2.1.7. Le directeur de course se réserve le droit de faire graduer un pilote trop dominant dans une classe supérieure en tout temps.

2.2 CLASSIFICATION DES PILOTES

- 2.2.1 Les nouveaux conducteurs (débutants) ou nouveaux gradués dans une classe supérieure, seront appelés à prendre le départ à l'arrière du peloton pour une période de trois programmes. La durée de cette période peut être révisée à la hausse ou à la baisse par le Directeur de courses selon le niveau d'habileté et le comportement du pilote en piste.

2.3 INSPECTION DES VOITURES

- 2.3.1 L'inspecteur technique est autorisé en tout temps à procéder à l'inspection totale ou en partie d'une ou de plusieurs voitures à chaque programme de courses sans que ce soit nécessairement les coureurs qui ont obtenu les meilleurs résultats au classement final.
- 2.3.2 Des vérifications visuelles, suivant une procédure établie d'avance, seront faites régulièrement au début de chaque programme ainsi qu'à la fin de chaque épreuve, avec l'équipement technique approprié dont les officiels disposent. Aucune voiture ne pourra circuler sur la piste sans avoir été vérifiée par les officiels, spécialement suite à un accident sérieux en course. Toutes les voitures ayant passé avec succès ce point d'inspection se verront apposer un autocollant de vérification sommaire tout en étant sujettes à une autre inspection jugée nécessaire par le Directeur de course ou par un officiel désigné par celui-ci. 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 ou la performance, la voiture sera refusée sur le champ.
- 2.3.3 Le gagnant et tout compétiteur désigné par les officiels, doivent amener leurs voitures directement au garage pour l'inspection, ou à tout autre endroit indiqué et ce, sans passer par son puits. Toute dérogation à ce règlement entraînera une disqualification sans point et reléguera le pilote à la dernière position de cette course.
- 2.3.4 La lecture de poids sur les balances de la piste est officielle et aucun protêt ne sera accepté sur cet équipement. Une voiture qui ne rencontrera pas soit le poids ou la hauteur sera reculée et revérifiée une 2e fois avant qu'une décision finale ne soit prise.

- 2.3.5 Chaque compétiteur doit prendre connaissance du contenu du livre de règlements concernant les procédures de course en plus de se familiariser avec les règlements généraux.
- 2.3.6 S'il y a changement de pilote autre que celui enregistré, le responsable des classes devra en être informé lors de l'inscription. Sinon, pas de point, pas de bourse pour l'épreuve concernée. Les points vont seulement au coureur.
- 2.3.7 Le Directeur de course peut exiger un montant maximum de 50 \$ par année par équipe pour procéder à des examens ou une inspection par un technicien spécialisé (transmission, dynamomètre, ordinateur...). Ce montant est retenu sur la bourse de la date où a lieu l'inspection en question.
- 2.3.8 Toute disqualification lors de l'inspection technique à la suite d'une épreuve, première, deuxième ou autre, reléguera le pilote à la dernière position de celle-ci et le fautif devra accepter le départ de la course suivante en dernière position. Si l'anomalie détectée n'est pas corrigée avant le début de la course suivante, le pilote fautif ne pourra pas prendre le départ de celle-ci. Le pilote fautif perdra les points et bourse de cette épreuve.
- 2.3.9 Toutes pièces jugées illégales, non conforme à la réglementation pourront être saisies pour une vérification faite par le fabricant de la pièce saisie.
- 2.3.10 Sans avertissement, un technicien en mécanique se présentera avec l'outillage nécessaire pour vérifier la puissance que le moteur développe aux roues. L'ordinateur de bord de même que la transmission seront vérifiés. Ces inspections surprises s'appliquent aux classes Sport Compact AMATEUR. Celui qui sera pris en défaut perdra tous les points accumulés depuis le début de la saison et ses bourses de la soirée.

2.4 RÉUNION DES PILOTES

Une réunion des pilotes à lieu environ trente (30) minutes avant l'heure prévue du premier départ du programme, au choix du Directeur de courses. À ce moment, le Directeur de course ou l'officiel délégué informe les pilotes du déroulement du programme et des autres directives d'usage. Tous les pilotes doivent OBLIGATOIREMENT assister à cette réunion d'avant course. Tout pilote absent pourra être pénalisé. 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 seul les pilotes, les propriétaires ou les chefs mécaniciens y sont admis.

2.5 RÉPARATIONS AUX ENDROITS ASPHALTÉS

Les équipes utilisant les sections asphaltées doivent placer sous les pattes utilisées pour soutenir la voiture des plaques d'acier ou de bois afin d'éviter d'endommager le pavé.

2.6 LETTRAGE, NUMÉROS DES VOITURES ET NUMÉROS IDENTIQUES

- 2.6.1 Le Directeur de courses peut demander à une équipe de changer ou de modifier le numéro de leur voiture de course en tout temps.
- 2.6.2 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 votre numéro soit sur le côté droit du pare-brise (VITRE AVANT) juste au-dessous de la bande du commanditaire d'une dimension de 6 pouces. Les numéros et le lettrage de la voiture ne doivent pas être réfléchissants (Police pack, brillants...)
- 2.6.3 Aucune écriture obscène, grossière ou jugée inutile ne peut apparaître sur la voiture. Dans le cas contraire, le pilote devra effacer lesdites écritures s'il désire courir.
- 2.6.4 Le haut du pare-brise doit être gardé disponible EN TOUT TEMPS pour le commanditaire de la classe.
- 2.6.5 Le poids réglementaire selon le cylindrée du moteur doit être inscrit lisiblement sur le capot côté chauffeur obligatoire.

SECTION 3 – POSITIONS DE DÉPART

3.1 ÉPREUVE DE QUALIFICATION ET FINALE

3.1.1 Lors du 1er programme de la saison et lors de certains autres programmes, les pilotes devront enregistrer un temps chronométré (time trial) pour déterminer leur position de départ pour la qualification. Pour certains autres programmes, ce sont les positions de départ inversées du résultat de la finale du programme précédent qui prévaudront pour former la grille de départ de la qualification. Tous les pilotes absents à la course précédente, partiront à l'arrière dans la qualification, à l'exception d'un programme avec qualifications par temps chronométré (time trial). La procédure des qualifications sera annoncée lors du rassemblement des pilotes d'avant course. Deux épreuves minimums dans chaque classe seront faites à chaque programme. Il doit y avoir alors un minimum de 8 VOITURES pour que l'épreuve ait lieu.

Pour avoir droit aux points lors d'une épreuve, un compétiteur doit obligatoirement prendre le drapeau vert en piste sans que le meneur n'ait complété le premier tour.

3.1.2 Le système de pointage des finales pour les classes :

NASCAR Late Model (Division 1)

NASCAR Truck (Division 2)

NASCAR Vintage (Division 3)

NASCAR Sport Compact Amateur (Division 4)

- Le gagnant recevra 2 points par voitures présentes à la finale jusqu'à un maximum de 16 voitures et aura le boni du gagnant
- S'il y a plus de 16 voitures, le gagnant recevra 32 points.
 - Chaque position après le gagnant sera diminuée de 2 points
 - Chaque position après 16 aura 2 points
- BONI du gagnant :
 - 1er – 4ième = 0 points
 - 5ième – 8ième = 2 points
 - 9ième – dernier = 4 points
- Tous les pilotes doivent être membres NASCAR pour participer à la course et pour obtenir des points.

3.1.3 S'il y a disqualification d'un pilote, aucun point et bourse ne lui seront attribués. Il devra partir de la dernière position dans la qualification lors du prochain programme.

3.1.4 Advenant l'arrêt de l'épreuve principale avant que la moitié plus un tour soit complété, cette dernière sera reprise **ou non selon la discrétion du directeur de course.**

3.1.5 Pour les Nascar Truck (Division 2), NASCAR Vintage (Division 3) et NASCAR Sport Compact Amateur (Division 4), un temps sera alloué pour les qualifications, soit 15 minutes maximum. Un temps maximal sera aussi alloué pour les finales de ces divisions soit :

- 25 tours : 25 minutes
- 30 tours : 30 minutes
- 40 tours : 40 minutes
- 50 tours : 50 minutes

Le Directeur de course informera les pilotes lors d'un drapeau jaune que la course sera écourtée s'il y a lieu.

SECTION 4 – DÉROULEMENT DES COURSES ET LES DRAPEAUX

4.1 LE SIGNALEUR

- 4.1.1 Sous la supervision du directeur de course, le signaleur est responsable de la sécurité des compétiteurs en piste et de l'application des règlements en vigueur avec la collaboration des autres officiels. Tout départ ou arrêt d'une course ou toute autre information aux coureurs via un drapeau sont de sa responsabilité. Il n'y a aucun droit de recours possible contre une décision prise ou appliquée par le signaleur.
- 4.1.2 Les lumières ont la même signification et valeur que les drapeaux.

4.2 LE VERT, DÉPARTS ET RELANCES

- 4.2.1 Un tour complet de piste, à vitesse réduite, devra être complété avant le départ officiel de chaque course afin de permettre à l'annonceur de fournir les renseignements nécessaires au public sur l'alignement de départ et également permettre aux marqueurs officiels de bien prendre en note la position de départ de chaque participant.
- 4.2.2 Tous les départs et toutes les relances se font en double file.
- 4.2.3 Le départ initial est le premier départ d'une course. Lors d'un départ initial, toutes les voitures doivent conserver leur position assignée jusqu'à ce que le signaleur déploie le drapeau vert.
- 4.2.4 Il est interdit de dépasser ou de changer de ligne avant d'avoir franchi la ligne du signaleur lors du déploiement du drapeau vert annonçant le début de la course. Il est permis d'accélérer seulement à la ligne de départ située dans la courbe précédant le signaleur et pas avant. Toute dérogation entraînera un faux départ.
- 4.2.5 Un faux départ a la même valeur qu'un drapeau "jaune" et entraîne la même procédure.
- 4.2.6 Un pilote qui occasionne un second faux départ dans la même épreuve sera replacé à l'arrière du peloton
- 4.2.7 Le signaleur peut servir un avertissement ou rétrograder à l'arrière du peloton un pilote fautif principalement en cas de récidive.
- 4.2.8 Lors d'une relance, la voiture occupant la position de commande détermine la vitesse, et les autres doivent suivre son rythme, spécialement la voiture occupant la deuxième (2ème) position. On ne peut quitter sa position dans l'alignement avant que le drapeau vert ne soit déployé.
- 4.2.9 Dès qu'un (1) tour est officiellement complété par le meneur (leader), toute voiture n'ayant pas pris le départ se verra interdire l'accès à la piste
- 4.2.10 Lorsque le drapeau jaune est déployé avant que le premier (1er) tour ne soit complété, toutes les voitures reprendront leur position initiale, à l'exception de celle(s) ayant causée l'arrêt de la course, qui devra ou devront partir à l'arrière.
- 4.2.11 Pour qu'un tour de piste soit comptabilisé, le meneur doit franchir la ligne sous le signaleur ; dans le cas où un incident arrive avant que le meneur franchisse cette ligne, le tour n'est pas comptabilisé.

4.3 LE JAUNE ET INCIDENTS

- 4.3.1 Aucun tour effectué sous le jaune ne compte, à moins d'une décision provenant de la tour de contrôle prise par le directeur de course ou le promoteur.
- 4.3.2 Le drapeau jaune est montré à la première voiture passant la tour du signaleur, pour avertir d'un ralentissement et les feux jaunes font de même pour l'ensemble des compétiteurs sur le circuit.
- 4.3.3 Tout dépassement est alors interdit et chacun doit conserver sa position.

- 4.3.4 Tous les pilotes doivent conserver leur position respective tout en se plaçant à la file indienne. Cependant, les officiels replacent toutes les voitures selon l'ordre des positions du tour précédant l'apparition du drapeau jaune, sauf la ou les voitures ayant causé l'arrêt de la course qui seront replacées à l'arrière du peloton.
- 4.3.5 Lors d'un tête-à-queue ou d'un accident, la ou les voitures impliquées repartira ou repartiront à l'arrière, même si cet accident survient lorsque le drapeau jaune est déployé.
- 4.3.6 Les "Bump and Pass" sont interdits. Si le résultat d'une manœuvre d'un pilote qui heurte délibérément l'arrière ou les ailes arrière de la voiture qui le précède dans l'intention de la doubler cause un drapeau jaune, le conducteur fautif sera reculé à l'arrière du peloton.
- 4.3.7 Dans une situation de danger, le drapeau à damier et le drapeau jaune peuvent être utilisés simultanément. Le classement final est basé sur les positions respectives que les voitures détenaient lors du dernier tour complété ou encore selon la position qu'elles détiendraient si la course devait repartir.
- 4.3.8 Lorsque la voiture officielle est utilisée, il est interdit de la dépasser à moins d'y être invité par l'officiel. Un dépassement de la voiture officielle lors d'un départ initial fera en sorte que le pilote sera replacé en arrière du peloton.
- 4.3.9 Tout pilote dépassant sous le drapeau jaune est pénalisé par les officiels. Il pourrait même être disqualifié de l'épreuve s'il y avait récurrence.
- 4.3.10 Un pilote qui argumente avec un officiel ou immobilise sa voiture sous la tour du signaleur et retarde le redémarrage de la course lorsque le drapeau jaune est déployé, sera placé à l'arrière ou pourrait être disqualifié s'il y avait récurrence.
- 4.3.11 Lors d'un drapeau jaune, les compétiteurs ayant un ou des tours de retard doivent partir derrière les voitures dans le tour du meneur, selon leur position lors du tour précédent.
- 4.3.12 Toute voiture qui viendra dans les puits durant un arrêt de la course, sera automatiquement placée à l'arrière **des voitures qui sont sur le tour du meneur pour la relance. En autant qu'il soit lui-même sur le tour du meneur.**
- 4.3.13 Un (1) tour supplémentaire sous le drapeau jaune sera alloué, avant qu'un nouveau départ ne soit donné, si le directeur de courses le juge nécessaire
- 4.3.14 Un conducteur **causant** TROIS (3) drapeaux jaunes dans une même course, suite à des tête-à-queue, des faux départs, des bris mécaniques ou pour toute autre raison qui retarde le déroulement de la course, sera disqualifié de cette course.
- 4.3.15 Suite à une perte de contrôle ou un ralentissement, si un compétiteur attend que le signaleur abaisse le drapeau jaune avant de redémarrer, il sera pénalisé d'un tour. Cette pénalité ne s'applique pas si les services de la remorque sont requis. En cas de récurrence, dans la même course, les officiels pourront appliquer des sanctions plus sévères allant jusqu'à la disqualification du pilote.
- 4.3.16 Le directeur des courses se réserve le droit de faire un départ en file indienne advenant qu'il y a un trop grand manque de discipline de la part des coureurs.
- 4.3.17 "Lucky Dog" : Le lucky dog est le premier pilote derrière le meneur à se trouver à un tour de retard par rapport à celui-ci quand la course est neutralisée. Il devra suivre les indications du directeur de course avant de regagner son tour. Ce n'est ni plus ni moins qu'un tour gratuit accordé à un pilote lors de chaque neutralisation. Il y a naturellement des conditions à remplir : Le pilote n'est pas éligible s'il a causé la neutralisation, ou s'il doit son tour de retard à une pénalité.
- 4.3.18 "Yellow Competition" : À la mi-course, un jaune sera appliqué pour rehausser la compétition, à moins qu'un jaune ait été appliqué dans les 4 tours précédents la mi-course.
Exemple : Pour une course de 50 tours, un jaune sera appliqué à 25 tours si aucun jaune n'a été appliqué entre les tours 20 à 24.

4.3.19 Pour les Nascar Late Model, toutes les courses doit être finalisées “Vert - Blanc - Damier” Ce qui signifie que si un “jaune” est déployé lors du dernier tour, avant que le meneur ne passe la ligne d’arrivée, la course sera relancée pour 2 tours consécutifs pour compléter et la course est ainsi extensionnée (Green-White-Checker). Le directeur de course se réserve le droit de terminer la course sur un “Jaune - Damier “ s’il le juge nécessaire.

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 immédiatement.
- 4.4.2** À l'occasion le drapeau rouge peut être utilisé pour replacer les voitures.
- 4.4.3** Si une course est arrêtée après que la moitié plus un (1) tour de l'épreuve ont été complétés 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 devait repartir.
- 4.4.4** 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. Tout membre d'une équipe qui se rendra sur la piste entraînera l'application de sanctions.

4.5 LE BLEU

- 4.5.1** Ce drapeau sera déployé à un pilote dans le but de l'informer de céder le passage puisqu'un compétiteur plus rapide s'apprête à le doubler.
- 4.5.2** Le conducteur qui se voit montrer le drapeau bleu doit rouler sur la ligne intérieure de la piste et céder le passage aux compétiteurs plus rapides.
- 4.5.3** Un conducteur qui ignore le drapeau bleu court le risque d'être disqualifié.

4.6 LE NOIR

- 4.6.1** Le drapeau noir roulé, pointé vers un compétiteur est un avertissement pour une conduite jugée agressive ou dangereuse.
- 4.6.2** Le pilote qui reçoit le drapeau noir agité doit ralentir sans causer d'interférence aux autres compétiteurs et, dès que possible, entrer aux puits.
- 4.6.3** Le drapeau noir est un drapeau de consultation et, dès son entrée aux puits, un officiel informera le compétiteur visé des raisons qui justifient son déploiement.
- 4.6.4** À défaut de quitter la piste sur réception d'un drapeau noir, résultera en une disqualification ou à l'imposition d'une sanction plus sévère selon le cas. Durant une finale, un pilote ayant reçu un noir pour indiscipline se verra priver de ses points et bourse de la course en cause.
- 4.6.5** Il peut être déployé 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.
- 4.6.6** Tout conducteur qui, avec sa voiture poussera ou frappera un rival, soit de façon volontaire ou, par un manque de contrôle flagrant ou, encore parce que ses limites ou celles de son bolide sont dépassées, se verra soit, placé à l'arrière du peloton ou pourra être disqualifié de l'épreuve selon la gravité du geste.
- 4.6.7** Sauf pour le tour d'honneur, un pilote qui prendra intentionnellement la piste en direction inverse de la normale pourra être disqualifié ou se voir imposer une sanction plus sévère.

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'un redémarrage, le blanc peut également être utilisé pour indiquer aux coureurs que le vert sortira au prochain tour.

4.8 LE DRAPEAU À DAMIER

- 4.8.1 Le déploiement du drapeau quadrillé signifie que la course est complétée ou encore qu'elle soit considérée complète par les officiels.
- 4.8.2 Toutes les voitures en piste recevront le drapeau quadrillé en même temps que le meneur de la course et ils se verront donner une position équivalente au nombre de tours effectués.
- 4.8.3 À la demande 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 AVANT COURSE

- 5.1. L'appel pour composer la fausse grille se fait et doit être complété pendant que se déroule la course précédente. Au drapeau blanc de la course en cours, les voitures participant à la course suivante, devront être déjà à la fausse grille de départ. Les participants n'ayant pas pris leurs positions dans les délais prescrits, seront placées à l'arrière.
- 5.2. Lors de la présentation des pilotes à une finale, les voitures selon leur position doivent suivre la voiture de tête et prendre la place assignée par l'officiel. Tous les moteurs doivent être arrêtés. Les pilotes doivent avoir une tenue impeccable et se tenir droit du côté avant droit la voiture. Les équipiers doivent être sur une ligne en arrière de la voiture. Il est strictement interdit de mécaniser de quelque façon que ce soit sur la voiture ni de vérifier la pression des pneus. Les voitures en retard doivent se positionner en arrière du peloton. Un équipier doit se tenir dans la porte du pilote et signaler du bras quand ce dernier est attaché et prêt à partir. Les pilotes attendent le signal de l'officiel pour démarrer les moteurs. Toute voiture ne pouvant pas partir par ses propres moyens ou qui doit être poussée devra partir en arrière.
- 5.3. Lorsque la voiture est à la fausse grille de départ, le seul travail autorisé est celui effectué à main nue, sous peine de perdre sa position et d'être placé à l'arrière.
- 5.4. Toutes les voitures en position de départ ayant besoin d'aide pour démarrer, seront placées à l'arrière.
- 5.5. Toute voiture **qui n'aura pas pris le drapeau vert original, ne pourra pas participer à cette course.**
- 5.6. Aucune réparation ne sera tolérée sur la piste et ceci en tout temps.
- 5.7. Tout pilote ou équipe qui retarde le départ d'une course ou qui entrave la bonne marche d'un programme est sujet à une sanction.
- 5.8. Tout compétiteur qui entre en piste par un endroit autre que ceux désignés sera pénalisé d'un tour.
- 5.9. Aucune voiture ne pourra être poussée plus loin que l'officiel à la sortie de l'allée des puits (Pit road). Une fois la course démarrée, les voitures peuvent être poussées à la main seulement dans les puits, et en aucune circonstance il sera permis de pousser ou tirer la voiture pour la sortir sur la piste. Les contrevenants pourront être disqualifiés.
- 5.10. Si une voiture passe sur un équipement de service ou sur un cric (jack), celle-ci doit retourner aux puits pour inspection. Si une voiture traîne un contenant d'essence ou tout autre équipement en dehors de son puits, son conducteur sera pointé du drapeau noir pour vérification par son équipe.
- 5.11. Aucune communication avec les marqueurs individuels ne sera tolérée.
- 5.12. Tous les pilotes des classes NASCAR Late Model (Division 1), NASCAR Truck (Division 2), NASCAR Vintage (Division 3) et NASCAR Sport Compact Amateur (Division 4) devront avoir un "Raceceiver" (radio one way)
- 5.13. Seules les équipes NASCAR Late Model (Division 1) et **Nascar Truck (Division 2)** seront autorisées à utiliser des radios "two ways" pour converser avec leur chef d'équipe.
- 5.14. Chaque voiture des classes NASCAR Late Model (Division 1), NASCAR Truck (Division 2), NASCAR Vintage (Division 3) et NASCAR Sport Compact Amateur (Division 4) doit être munie d'un transpondeur. Un transpondeur peut être loué à la piste si l'équipe n'en possède pas un.

SECTION 6 – PROTÊTS

- 6.1. Le pilote et/ou le propriétaire d'une voiture sont les seules personnes à avoir droit de déposer un protêt dans sa classe respective. Ils ont un maximum de 15 minutes suivant la dernière épreuve de leur classe pour aviser l'inspecteur technique en chef et remplir un formulaire qui se trouve au kiosque de la vente des pneus et transpondeurs. Les frais sont payables en argent lors de la demande.
- 6.2. Tous les protêts doivent concerner un article spécifique du livre de règlements (ex.. : contestation de l'article 5.3).
- 6.3. Les frais pour déposer un protêt s'élèvent à \$500.00. Les frais pour déposer un protêt pour l'utilisation d'un dynamomètre s'élèvent à 1000.00.
- 6.4. Si la voiture est non conforme, les frais sont remboursés au protestataire moins les frais encourus pour la vérification.
- 6.5. Si la voiture est conforme, les frais seront remis au pilote de cette voiture moins les frais encourus pour la vérification.
- 6.6. Le protestataire peut assister à la vérification accompagnée par un expert de son choix. Le protesté doit être accompagné d'un mécanicien apte à démonter les pièces à vérifier et celui-ci doit suivre les instructions de l'inspecteur technique en chef.
- 6.7. Toute voiture jugée illégale, le pilote perdra les points et bourses du programme.
- 6.8. Un compétiteur refusant de se soumettre à une inspection est reconnu fautif et sera disqualifié sans points ni bourses du programme. Il devra avoir une approbation technique avant son retour en piste.
- 6.9. Il est impossible de loger un protêt sur une décision de jugement et toute demande en ce sens sera refusée.
- 6.10. L'inspecteur technique en chef peut refuser la demande d'un protêt s'il considère qu'il s'agit de harcèlement ou une action posée en représailles.

SECTION 7 – SÉCURITÉ

- 7.1 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 sans porter son casque protecteur et sans avoir fixé ses ceintures de sécurité.
- 7.2 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.
- 7.3 L'habit ignifuge est obligatoire dans toutes les classes. Gants et souliers ignifuges fortement recommandés.
- 7.4 Une cage protectrice approuvée (roll cage) est obligatoire et elle devra être fabriquée en tuyaux d'aciers ronds. L'aluminium et autres métaux du genre sont formellement interdits. Les spécifications pour la cage protectrice se retrouvent dans le livre de règlements propre à la classe.
- 7.5 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.
- 7.6 La direction se réserve le droit d'accepter ou de refuser la cage et le roll bar selon ses propres évaluations.
- 7.7 Un anneau pour retenir 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.
- 7.8 Les crochets ou anneaux sont obligatoires à l'avant et à l'arrière pour faciliter le remorquage.
- 7.9 Toutes les portes du véhicule doivent être soudées.
- 7.10 Casque de sécurité OBLIGATOIRE approuvé DOT ou SNELL pour toutes les classes
- 7.11 HANS DEVICE fortement recommandé.
- 7.12 Aucun miroir extérieur ne sera accepté. Aucun système de caméra avec écran de visionnement dans la voiture n'est accepté, le fait d'avoir un écran de visionnement dans le véhicule entraînera une disqualification sans point du programme en entier.
- 7.13 Le capot et le couvercle de valise devront être attachés d'une façon sécuritaire à l'aide de barrures de capot (HOOD PINS).
- 7.14 Si 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 utilisée dans les bateaux est recommandée.
- 7.15 Un extincteur d'au moins 2.5lbs est obligatoire (de classe A, B et C). L'extincteur doit être en bonne condition, opérationnel et scellé. Les extincteurs seront inspectés sans préavis par les officiels de la piste à tout moment jugé opportun par eux.
- 7.16 La voiture doit freiner sur les quatre (4) roues en tout temps.
- 7.17 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).
- 7.18 L'appui-tête est obligatoire.
- 7.19 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.
- 7.20 Aucune voiture ne sera autorisée à participer à plus de deux (2) programmes consécutifs, si elle a des pièces endommagées ou manquantes, à un point tel que l'apparence extérieure de l'auto en est changée ou si les pièces remplaçantes ne sont pas conformes aux règlements.
- 7.21 Un miroir intérieur d'un diamètre maximum de 2 pouces sera autorisé. Il devra être installé du côté du chauffeur et d'une façon sécuritaire.

SECTION 8 – QUALIFICATION ET SYSTÈME DE POINTAGE

- 8.1 Contestation du système de pointage : Vous pouvez demander une révision du système de pointage d programme précédent et ce jusqu'à 72 heures après l'affichage. La Direction de l'Autodrome Chaudière affiche le pointage après chaque programme et si aucun protêt écrit ou pièces saisies pour expertise n'est en processus. Après 72 h d'affichage, la Direction considère que chacun accepte la compilation affichée.
- 8.2 Un pilote peut courir dans plus d'une classe lors d'un même programme uniquement s'il participe dans sa classe régulière et à une classe ou série invitée le même soir.
- 8.3 En aucun temps il n'est permis de changer de voiture après le déploiement du drapeau vert initial de chaque course même s'il n'y a pas de tour de complété.
- 8.4 Tout pilote absent d'une course de sa catégorie et dont la voiture est déjà inscrite, peut être remplacé par un autre pilote de même catégorie ou inférieure. Pour être valide, le remplacement doit être membre NASCAR et être mentionné lors de l'enregistrement d'avant course. Il partira dernier dans sa qualification. Il pourra cependant partir en finale à la position déterminée par le résultat de sa qualification. Les points iront au pilote et non à la voiture.
- 8.5 Un pilote déjà inscrit dans une classe, peut emprunter à un autre compétiteur sa voiture LÉGALE de sa catégorie déjà inscrite. L'emprunt et le changement de numéro doit être mentionné au Responsable des classes locales avant les qualifications. Il partira dernier dans sa qualification. Il pourra cependant partir en finale à la position déterminée par le résultat de sa qualification.

SECTION 9 – FOND DE POINTS

- 9.1 Le fond de points est constitué des points accumulés durant toutes les courses de la saison présentées à l'Autodrome Chaudière.
- 9.2 Titre de Recrue de l'année :
- NASCAR Late Model (Division 1) : Considéré par NASCAR. Pour être éligible, le pilote devra en être à sa première license NASCAR.
- NASCAR Sport Compact Amateur (Division 4) : Considéré par l'Autodrome Chaudière. Pour être éligible le pilote devra graduer d'une classe inférieure ou débiter en stock car. Un pilote ne devra pas avoir participé à plus de 2 programmes dans cette classe la saison précédente pour garder son éligibilité au titre de recrue.

SECTION 10 – BANQUET FIN DE SAISON

10.1 La Direction de l'Autodrome Chaudière s'engage à organiser ce banquet à un prix concurrentiel sur le marché.

SECTION 11 – RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE

Les conducteurs, propriétaires de voitures de course et les officiels percevant des bourses, frais de déplacement ou toute forme de rémunération de la part de l'Autodrome Chaudière, lesquels peuvent être distribués par chèques à la course suivante ou par dépôt direct avant le week-end suivant le programme, sont considérés comme étant des travailleurs autonomes, responsables de tout frais d'impôt, taxes ou autres qui leur seraient exigés pour les sommes reçues de l'Autodrome Chaudière Vallée Jonction Inc.

SECTION 12 – INFORMATIONS

TOUT CE QUI N'EST PAS SPÉCIFIÉ DANS LE PRÉSENT DOCUMENT EST CONSIDÉRÉ COMME ÉTANT NON DISCUTABLE. LA DIRECTION ÉTUDIERA TOUTE DEMANDE D'AMENDEMENT SOUMISE PAR ÉCRIT PAR UN COMPÉTITEUR OU PROPRIÉTAIRE D'UNE VOITURE EN PRÉVISION DE LA SAISON SUIVANTE SAUF SI LA SÉCURITÉ EN PISTE PEUT ÊTRE REMISE EN QUESTION. SI CELLE-CI EST JUGÉE RECEVABLE, ELLE SERA AJOUTÉE AU CONTENU DE CE DOCUMENT.

Pour toutes Informations ou Questions

Directeur des courses : Martin Jr Roy | Cell : (819) 758-3798 | Courriel : courses@autodromechaudiere.com