



RÉGLEMENTATION 2020 NASCAR Vintage | Division III

Table des matières

Généralité - voitures	1
Le respect	1
La voiture	1
Look	1
Modèles de voiture.....	1
La facilité du projet.....	2
Règlements généraux applicables à toutes les divisions	3
Moteurs	3
Moteur <i>crate</i> GM 604.....	4
Moteur <i>crate</i> GM 603.....	4
Moteur <i>crate</i> GM 602.....	4
Châssis et carrosserie.....	4
Divers.....	4
Règlements sujets à être vérifiés à la piste	5
Règlements division vintage sportsman	6
Règlements division vintage coupé modifié	6
Règlements de sécurité obligatoire, toutes les divisions	7
Points de sécurité qui seront inspectés	8
Amendements et précisions – Règlements 2014 (Version corrigée 2019)	9
Système de sanction	9
Amendements et précisions 2017 (Version corrigée 2020)	10

GÉNÉRALITÉS - VOITURE

LE RESPECT

- 1^{er} règlement : le RESPECT. Le RESPECT entre les pilotes sur la piste, dans les puits, ainsi qu'avec le personnel officiel est le règlement clé.
- 2^e règlement : des courses sans contact. Ce n'est pas garanti qu'il n'y ait pas d'incidents fâcheux parce qu'on est dans l'ASCVQ. Ça reste des courses, donc un sport extrême et qui dit sport extrême dit adrénaline. On en a d'ailleurs eu quelques exemples dans les années passées.

LA VOITURE

- Contrairement à une autre association, la voiture ne sera jamais à moderniser.
- Voiture pas trop dispendieuse.
- Pas de gros règlements techniques à suivre. Tu mets ce que tu as.
- Il faut garder l'image des voitures de l'époque c'est-à-dire :

LOOK

- Voiture bruyante, tuyau dans les portes de 3 po.
- Voiture munit de *slick* 8, 10, ou 11 po.
- Pneus qui dépassent de la carrosserie.
- Ailes coupées pour le dégagement des pneus.
- Une certaine recherche est demandée pour faire des peintures comme autrefois.
- Les répliques sont appréciées.
- Pas une voiture à 8 ou 10 po du sol, mais à 4 ou 6 po.

MODÈLES DE VOITURE

Carrosserie des années 1972 et moins.

Carrosseries 1980 et moins acceptées

Pare-chocs original obligatoire, aucun pare-chocs (cover bumper racing) accepté

Exemples :

- Chevrolet : 55, 56, 57, Chevelle 64 à 72.
- Camaro 67 à 69.
- Ford : Falcon, Fairlane, Mustang, Cougar, Torino des années 60.
- Chevy II, Acadian, Beaumont.
- Nova 68 à 72.
- Chrysler: Coronet, Road Runner, Satellite 68, 69, Belvedere 68.
- AMC: Rambler, Matador, Javelin.
- Pontiac : Le Mans, Tempest, GTO, Buick Skylark 66 à 70.
- Oldsmobile : Cutlass, Monte-Carlo 70.

LA FACILITÉ DU PROJET

- *Frame* et cage déjà existante.
- Choix de moteur.
- Choix de transmission.
- Choix de différentiel.
- Pneus LMS, Pass, Canadian Tire ou Pro-Cam usagé.
- Pneus de 8, 10 ou 11 po de largeur ou autres pneus de 10 po.

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX APPLICABLES À TOUTES LES DIVISIONS

MOTEURS

- Block Dart accepté
- Maximum RPM 6100
- Limiteur de révolution obligatoire installé à la droite de l'habitacle de façon que le pilote n'y ait pas accès
- Moteur à carburateur, pas d'injection.
- Gaz de pompe, d'avion et de course seulement sont permis.
- Pas de moteur à l'alcool ou au méthanol
- Moteur à aspiration naturel, pas de *blower* turbo.
- Pas de système *nitrous*.
- *Intake* d'aluminium permis.
- Bloc moteur en fonte seulement.
- Aucun moteur de type LS.
- *Small block* Chevrolet seulement 262 p.c. à 350 p.c.
- Moteur *stroché*, *crank* de 400 p.c. seulement. (ex: 383 p.c.) pénalité de 100 lb imposée, voiture à 3200 lb.
- Moteur Ford et Chrysler de série :
 - Ex. : 302 et 351 p.c. (Ford)
 - 318 et 360 p.c. (Chrysler)
- Tête d'aluminium permise.
- Pas de *dry sump*.
- *Pan* de course permise.
- Pistons plats et creusés seulement.
- *Fly wheel* ou *ring gear* de compagnie ou de dimension égale (permise) 153 ou 168 dents pour GM, pas de *low clearance* à 105 dents.
- Aucun *ram coupler*.
- *Camshaft* hydraulique et mécanique.500" (lobe lift = .333 x *rocker* 1.5) de lift maximum à la valve. Pour les *camshaft* mécanique, lift .500 " – *lash* adj. Ex : *camshaft*. 500" adj .018, valve lift .482. Le *camshaft* doit avoir son *grind* no. qu'on peut retrouver dans un livre ou sur Internet. Aucun *camshaft* fait sur mesure.
- Poussoirs (*lifters*) hydrauliques et mécaniques *flat tappet*. Grosseur standard pour le bloc moteur. Ex : *small block* Chevrolet .842 ".
- *Headers* ou *manifold* permis.
- *Cross over* permis.
- Pas de pompe à essence électrique.
- Option: *Holley safety pressure switch* p/n 12-8010.
- Tous les moteurs devront respecter la réglementation du *camshaft* en vigueur de .500 " de lift de la façon expliquée précédemment.
- Tous les moteurs *crate* doivent avoir les données originales de *camshaft* ainsi que ses composantes d'origines de GM pour être considérés comme *crate*, aucune modification n'est permise.

Moteur crate GM 604

- Tête en aluminium 400 HP/5500 RPM.
- *Cam* hydraulique roller 474/510 400 lb/4500 RPM (maximum recommandé 5800 RPM).

Moteur crate GM 603

- Tête d'aluminium 355 HP/5250 RPM.
- *Cam* hydraulique roller 474/510 405 lb/3500 RPM (maximum recommandé 5800 RPM).

Moteur crate GM 602

- Tête vortec 350 HP/5000 RPM.
- *Cam* hydraulique 435/460 390 lb/3800 RPM (maximum recommandé 5500RPM).

CHÂSSIS ET CARROSSERIE

- Moteur centré au châssis.
- Châssis à 4 po de terre.
- Carrosserie authentique en métal.
- Carrosserie 1972 et moins.
- Pare-chocs d'origine.
- Pas de barre à l'extérieur.
- Pas de carrosserie d'avion (carrosserie maison).
- Poids intérieur de 56 %.
- Poids total 3100 lb avec le chauffeur

DIVERS

- Pneus usagés seulement à 5/32 maximum.
- **L'achat des pneus doit se faire à l'Autodrome Chaudière**
- **Un maximum de 6 pneus de la saison précédente est autorisé. Ces pneus seront vérifiés et numérotés par les officiels de l'Autodrome Chaudière et devront être d'un maximum de 5/32 de profondeur.**
- Roues en acier seulement, pas de roues *mag* en aluminium.
- Toutes les voitures doivent démarrer avec un démarreur (*starter*).
- Freins aux 4 roues obligatoires.
- *Quick change* permis.
- Transmission manuelle de compagnie seulement ex : Saginaw, Muncie, Borg-Wagner.
- Aucune transmission automatique.
- À partir de 2014, *Raceiver* obligatoire pour tous les coureurs.
- Limite de ratio final 6.10 à l'Autodrome Chaudière de Vallée-Jonction.
- Toutes les voitures doivent avoir un poids minimal de 3100 lb avec le pilote après la course. Une tolérance de 1% est acceptée pour la consommation de l'essence.
- À partir de 2020, transpondeur obligatoire <https://autodromechaudiere.com/fr/articles/74/Besoin-d-un-transpondeur>

RÈGLEMENTS SUJETS À ÊTRE VÉRIFIÉS À LA PISTE

- Pneus usagés 5/32
- Poids 3100 lb – 1% de tolérance
- % à gauche de 56 %
- *Camshaft .500'' valves lift*
- Ratio final 6.10 à l'Autodrome Chaudière de Vallée-Jonction
- **Voiture avec châssis Vintage (pas tubulaire) : 3100 livres avec 56% du poids à gauche après la course, pilote inclus.**
- **Voiture avec châssis PASS LMS, SPORTSMAN, DIRT MODIFIÉ, etc. (tubulaire) : 3150 livres avec 55.5% du poids à gauche après la course, pilote inclus.**
- **Voiture avec un moteur 383 : ajout de 100 livres avec ½% du poids de moins à gauche après la course, pilote inclus.**
- **AUCUNE TOLÉRANCE.**

RÈGLEMENTS DIVISION VINTAGE SPORTSMAN

- Châssis de conception ou de compagnie.
- Permis de modifier les points d'attache.
- Pneus de course 8,10 ou 11 po.
- Poids : 3100 lb et 56% à gauche
- Garde au sol de 4 po.
- Suspension arrière 2, 3 ou 4 points. Gros *coil*, *coil over* ou lame + bras ajustables permis.
- Position du moteur: bougie numéro 1, permise à 2 po derrière le *ball joint* du bas.
- Radiateur en aluminium permis.
- Transmission 3 ou 4 vitesses en fonte ou en aluminium de compagnie ex : Saginaw, Muncie, Borg-Wagner T-4, T-5.
- Transmission de compagnie indépendante ex : Bert. Jéricho ou tout autre interdite.
- Distributeur électronique ou à pointe de compagnie.

RÈGLEMENTS DIVISION VINTAGE COUPÉ MODIFIÉ

- Châssis de conception ou de compagnie.
- Pneus de 10 ou 11 po maximum.
- Poids 3100 lb, 56 % à gauche
- Suspension à lames, *coil-over* ou gros *coil* + bras ajustable permis.
- Côté du moteur ouvert à partir du *cowldash* dans le but de voir le moteur et les headers.
- Petit capot au-dessus du moteur.
- Positionnement du moteur : reculé 8 po maximum en arrière du *ball joint* où du centre de l'essieu + 50 lb de pénalité.
- Aucun *direct drive*, toutes les voitures doivent démarrer d'elles-mêmes.
- Transmission de compagnie indépendante ex : Bert. Jéricho ou tout autre interdite.
- Suspension arrière au choix: points d'attache au choix (3 points, lame avec *coil over* etc.), aucune suspension arrière à barre de torsion.
- Barres de côté égales avec l'extérieur des pneus.
- Carrosserie genre Pinto, Véga, Corvair 1972 et moins.
- Distributeur électronique ou à pointe de compagnie.

RÈGLEMENTS DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRE, TOUTES LES DIVISIONS

- Le pilote doit posséder un permis de conduire de classe 5 et avoir 16 ans minimum pour être membre actif de l'ASCVQ et participer à un ou plusieurs programmes.
- Ceinture de sécurité à 5 points de 3 po de large. (Avertissement si ceinture de plus de 4 ans).
- Siège de course attaché au châssis. Siège d'aluminium fortement recommandé. Si le siège est en fibre de verre, il doit être renforci d'un frame d'acier.
- Extincteur fonctionnel de 2 lb ½ minimum à l'intérieur de l'habitacle.
- Filet protecteur.
- Réservoir de course sécuritaire (*fuel cell*), tubulure d'essence en acier seulement.
- Arbre de commande (*driving shaft*) peint en blanc.
- Courroies ou anneaux sous l'arbre de commande.
- Habit de course et casque qui couvre la tête en entier ainsi que les oreilles selon la norme : certification *Snell SA/2005* valide jusqu'en 2015 ou *Snell SA/2010* valide jusqu'en 2020.
- Gants et souliers de course recommandés.
- Freins aux 4 roues et valve d'ajustement recommandé.
- Cage protectrice avec minimum 4 tuyaux du côté conducteur. *Padding* sur les tuyaux de cages entourant le conducteur recommandé.
- Pompe à essence électrique non permise.
- Tous les trous doivent être bouchés dans les murs à feu.
- *Stud* de roues $\frac{5}{8}$ recommandées.
- Pour différentiel 7 ½ GM, l'essieu renforci est obligatoire.
- Filtre à essence en métal seulement, aucun filtre à essence en vitre ou plastique.
- 2 ressorts de rappel par carburateur.
- Interrupteur on/off obligatoire (*cut-off switch*).
- Roues de course en acier ou aluminium. Pas de *mag* de rue en aluminium.
- Leste de plomb peint en blanc et identifié au numéro de la voiture.
- Miroir à l'intérieur obligatoire.
- Deux collets de serrages aux extrémités pour les durites de radiateur (*hose*).
- Valve on/off sur la ligne à essence fortement suggérée.

POINTS DE SÉCURITÉ QUI SERONT INSPECTÉS

État des ceintures, du siège et des ancrages.
Intérieur, planché, mur coupe-feu, état général.
Extincteur.
Interrupteur on/off.
Filet protecteur et attaches.
Pneus et roues.
Réservoir à essence et durites, l'état ainsi que les deux collets à chaque extrémité.
Arbre de commande (*drive shaft*) peint en blanc.
Coupe ou courroie d'acier sous le *drive shaft*.
Courroie de support de l'arbre de commande.
Lestes (plomb) et attaches.
Carrosserie, état général du véhicule.
Habit de course et casque qui couvre la tête en entier ainsi que les oreilles selon la norme : certification *Snell* SA/2005 valide jusqu'en 2015 ou *Snell* SA/2010 valide jusqu'en 2020 Gants, souliers.
Différentiel.
Essieux.
Batterie (attache et positionnement).
Freins aux 4 roues + lignes à *brake*, valve d'ajustement avant et arrière recommandée.
Cage protectrice.
Miroir.
2 ressorts par carburateur.
Pompe à essence mécanique, tubulure d'essence et filtre d'essence adéquat.
Roues en acier ou aluminium de course. Pas de *mag* de rue en aluminium.

**Questionnement sur l'état de santé des coureurs pour intervention rapide si besoin. Réponse non obligatoire.
À la discrétion du pilote.**

*** À noter qu'une attention particulière sera portée à la vérification de la certification *Snell* ainsi qu'à la vérification de l'état des casques.**

*** *Raceiver* et *transpondeur* fonctionnel obligatoire, pas de *raceiver* et de *transpondeur*, pas de course.**

AMENDEMENTS ET PRÉCISIONS – RÈGLEMENTS 2014

(Version corrigée 2019)

- À partir de 2014, *receiver* obligatoire pour tous les coureurs.
- Dans le but de conserver une compétition plus équilibrée entre les voitures, il y aura une pénalité de % de poids à gauche dans les cas suivants :
 1. Après **2 victoires (2019)** de la même voiture, en finale, pendant la saison en cours, le % à gauche passera de 56 à 55 % **ou ajout de 50 lb à la voiture, au choix du pilote. (2019)**
 2. Lors d'une **3^e victoire (2019)** de la même voiture, en finale, pendant la saison en cours, le % à gauche passera de 55% à 54% et ainsi de suite **ou ajout de poids de 50 lb supplémentaire à chaque victoire. (2019)**
- Les **3 premiers (2019)** seront pesés après chaque programme.
- Les 3 premiers devront se soumettre à une inspection technique à la discrétion de l'inspecteur après chaque programme.
- Exemple d'éléments qui pourront être inspectés :
 1. *Camshaft*
 2. % de poids à gauche
 3. Poids total 3100 lb
 4. Pneus
 5. **Ratio final (2019)**

Système de sanction

Un système de sanctions est mis en place depuis la saison 2014, et ce dans le but de faire respecter l'ordre. Ces sanctions seront effectives pour un manquement antisportif sur la piste. Le directeur de course, et ses assistants superviseront les procédures. Les sanctions seront croissantes en prenant en considération si c'est le premier, deuxième ou troisième manquement :

- 1^{er} manquement : perte des avantages pour le programme de la journée. (Condition = retrait du frais de déplacement allouée pour le programme en cours).
- 2^e manquement : suspension pour le prochain programme.
- 3^e manquement : suspension pour le reste de la saison.
- Précisions : dans le cas de manquement sur la piste ou lors de l'inspection technique la pénalité ira au pilote et non à la voiture. Le pilote est responsable de ses agissements sur la piste. Il est sous sa responsabilité que la voiture soit conforme lors de l'inspection.
- La pénalité, à la suite de la deuxième victoire en finale sera de 1 % à gauche ou ajout de 50 lb de poids. La pénalité va à la voiture et non au pilote. Un pilote peut donc remporter 3 victoires sans pénalité s'il possède 2 voitures.
- Précision : pour le poids total, on tolère 1% d'erreur en moins après la finale. Exemple : 3100 lb – 1% (31 lb) = 3069 lb.

Tout ceci n'est pas dans le but de faire « suer » personne, mais de garder le respect entre tous. En sachant d'avance ce qui peut nous arriver, je suis convaincu qu'on est capable de garder tout notre monde sur la piste durant toute la saison. C'est une question de gros bon sens et de bon jugement. Il faut garder à l'esprit qu'on n'est pas là pour gagner notre vie, mais pour s'amuser. J'en conviens, c'est un sport d'adrénaline, d'émotion et d'impulsion, mais à certains moments il faut mettre la PÉDALE douce.

AMENDEMENTS ET PRÉCISIONS 2017

(Version corrigée 2020)

1. Au début de chaque programme, il y aura une inspection visuelle des pneus des différentes équipes. **En aucun temps, un officiel ne peut se voir refuser de mesurer un pneu. Un refus entraînera une sanction, par exemple : coupure du frais de déplacement. Si un des officiels de l'ASCVQ repère un pneu neuf dans une des équipes, automatiquement, l'équipe perd son frais de déplacement et sa présence ne sera pas homologuée (reconnue officiellement) NASCAR. (2019)**
2. Les voitures seront inspectées en présence d'un témoin, membre d'équipe ou coureur.
3. Si une voiture est prise en défaut lors de l'inspection, elle perd son frais de **déplacement et n'est pas homologuée NASCAR pour le programme de la journée. (2019)**
4. Précisions : % à gauche, maximum 56 % avec tolérance de 0.5 %. (**56.6 % ne passe pas**).
5. Le **transpondeur est obligatoire** <https://autodromechaudiere.com/fr/articles/74/Besoin-d-un-transpondeur>
6. **Licence NASCAR obligatoire** <https://autodromechaudiere.com/fr/info/12/Licence-NASCAR>
7. Bourses et fond de point à consulter ici <https://autodromechaudiere.com/fr/info/22/Bourses--Fond-de-points-NASCAR-Vintage>

ACT uses the Raceceiver transponder system. If you currently use a Raceceiver transponder you will be allowed to use yours in our event. If you do not you will be issued a rental transponder on the day of the event.



Late Model Transponder Mounting Locations

The transponder must be mounted in compliance with the diagrams provided below. It must be mounted on a bracket inside frame rails. The center of the transponder must be **six (6) inches** back from the rear edge of the rear end tube (see diagram #1). Also the bottom most part of the transponder should not be below the bottom most part of frame. Transponder must be mounted in a direct horizontal plane (see diagram #2) to the ground with label side down and lights point towards the front or rear of the car. The clearance from the racetrack to the bottom of the transponder should be as close to a maximum of twelve (12) inches as possible.

DIAGRAM #1

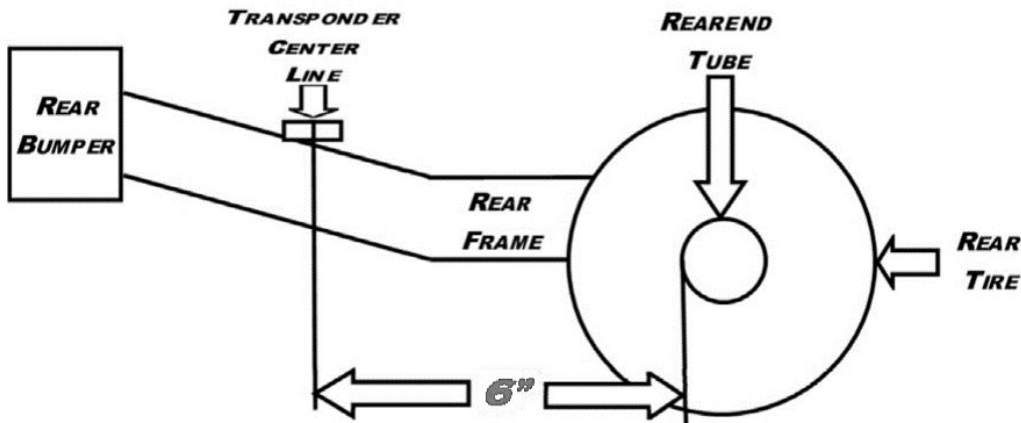
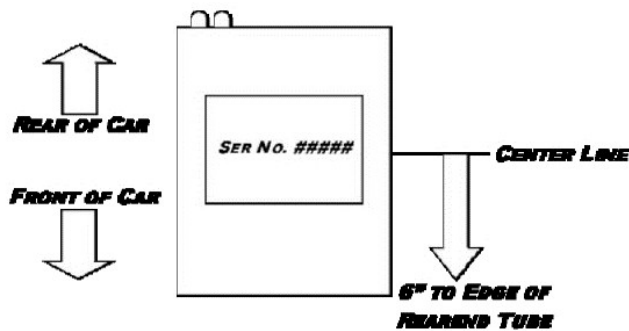


DIAGRAM #2

VIEW OF TRANSPONDER AS SEEN FROM TRACK SURFACE



NOTE: Permanent Hardwired Transponders are available for purchase and are mounted in the same orientation and position as the rentals. Rental transponders must be returned after each event. To purchase a transponder contact Raceceiver – www.raceceiver.com or 866-301-7223. Any mounting questions should be directed as with any other rules question to Dean Gallison at 802.613.3526 between 6pm and 9pm on weekdays.