



DÉFINITIONS

Alcool : Toute boisson contenant de l'alcool.

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

Directeur de courses (Le directeur): L'officiel nommé par les dirigeants pour officier les programmes de courses et l'équipe d'officiels.

Équipier : Tout membre d'une équipe de courses.

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

ENGAGEMENT-QUALITÉ DU SPORT

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

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

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

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

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

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

SECTION 1 : DIPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 LE DIRECTEUR

Le directeur peut s'adjoindre les personnes de son choix à titre d'officiels et il peut leur déléguer les responsabilités qu'il détermine. Il peut aussi avoir recours, à titre consultatif, à des représentants des équipes nommés selon un processus qu'il choisit.

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

1.2 INTERPRÉTATION

TOUT CE QUI N'EST PAS SPECIFIÉ AUX REGLEMENTS EST INTERDIT.

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

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

1.3 RÉVISION OU MODIFICATION DES RÈGLEMENTS

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

Malgré ce qui précède, le directeur peut modifier ou amender les règlements pendant la saison de courses. Il peut décider de le faire principalement lorsque les circonstances constatées compromettent la sécurité des équipiers, des officiels ou des spectateurs, la qualité du spectacle, la survie d'une classe ou l'équité entre les équipes.

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

1.4 DÉCISIONS

1.4.1 C'est le directeur qui prend les décisions relatives au déroulement des courses et aux sanctions qui peuvent être imposées. À ce titre, il peut consulter les autres officiels. Il peut aussi leur déléguer l'application d'une partie des règlements à d'autres officiels, il conserve cependant un droit de révision le cas échéant.

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

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

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

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

Les principales sanctions applicables à un équipier ou à une équipe sont notamment l'avertissement, la pénalité en positions ou en points, la suspension, la disqualification pour une course, un programme, une saison ou une partie de saison, l'expulsion et le bannissement. **L'intimidation sur les réseaux sociaux sera également tolérance 0. À la première offense, un avertissement et une perte de 25 points seront attribués à l'équipe fautive. À la 2^e offense une suspension de 1(un) programme (le suivant) sera appliquée.**

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

Un équipier qui est suspendu, expulsé ou disqualifié ne peut se présenter dans les puits pour la période visée par cette sanction. Tout équipier qui se comporte de façon inappropriée pendant la période que dure sa sanction pourra être banni définitivement.

1.4.2 Comme il n'est pas possible de reprendre une course en tout ou en partie, une décision prise au sujet de son déroulement, d'un événement ou d'un incident survenu pendant cette course ne peut être contestée ou modifiée après coup. Une fois prise et entérinée par le directeur, une telle décision est irrévocable et ne peut faire l'objet d'une argumentation

pendant et après un programme de courses. Une décision ne peut être révisée plus tard sur la base d'une reprise vidéo sauf en ce qui concerne les positions d'arrivée à la fin d'une course ou en lien avec un comportement éminemment dangereux. Le directeur de courses peut exiger de voir les vidéos tournées au profit d'une équipe.

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

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

- Entre la 75^{ième} et la 30^{ième} minute précédant l'heure prévue de la réunion de pilote de chaque programme.
- Entre la 30^{ième} et la 60^{ième} minute suivant la fin de la dernière course d'un programme.

Un propriétaire ou un pilote qui souhaite rencontrer le directeur doit en aviser l'officiel responsable de l'inscription ou celui qui est responsable des puits et ce, dans les meilleurs délais. Le directeur peut décider d'être accompagnée et d'inviter à une rencontre les personnes de son choix.

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

1.4.6 Aucun officiel ou dirigeant n'acceptera de discuter d'une décision avec un équipier en dehors des soirées de courses. Toute demande faite par un équipier en ce sens sera déclinée. Cependant, le directeur et l'inspecteur technique seront disponibles entre les programmes et selon un horaire qu'ils déterminent pour répondre aux questions d'ordre générale au sujet de la réglementation en vigueur.

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

1.4.8 Les dirigeants interdisent au directeur et aux autres officiels de commenter les activités de l'Autodrome BSL dans les médias sociaux ou sur toute autre plateforme. Seuls les dirigeants sont autorisés à émettre des commentaires au nom de l'Autodrome BSL ou à déléguer une personne pour le faire.

1.5 ÉQUIPES DE COURSES, ACCÈS AUX Puits ET COMPORTEMENTS

1.5.1 Une équipe est composée d'un maximum de 5 personnes parmi les suivantes :

- Le pilote ou l'équipe de pilotes;
- Le ou les propriétaires;
- Les mécaniciens;
- Toute autre personne reconnue par le propriétaire comme faisant partie de l'équipe.

Il est permis aux membres d'une équipe de porter assistance à une autre équipe.

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

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

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

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

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

1.5.6 Il est notamment interdit à tout équipier :

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

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

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

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

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

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

Pour des raisons évidentes de sécurité, toute consommation d'alcool, de drogue et toute évidence d'une intoxication est formellement interdite pour tous équipiers, avant et pendant un programme de courses.

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

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

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

Un équipier ou un pilote handicapé devra fournir, sur demande du directeur, un rapport médical attestant de sa capacité à participer de façon sécuritaire à un programme de courses. Ce rapport doit être émis par un médecin ou un autre professionnel de la santé membre d'un ordre professionnel approprié.

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

SECTION2 : PROCÉDURES

2.1 HEURE D'ARRIVÉE À LA PISTE

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

2.2 INSCRIPTION ET ENREGISTREMENT DES COUREURS

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

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

2.2.3 Les mulets et les prêts de voitures sont interdits, sauf pour les événements spéciaux tels que Coupe Coors Light et Monsieur ou Madame BSL, uniquement si les voitures appartiennent à un même propriétaire. Une voiture ne peut pas changer de propriétaire pendant un même programme.

Lorsqu'un tel mulet a été utilisé en qualification par un pilote différent de celui qui la conduit pour la première finale d'un programme, le pilote qui la conduit dans une telle finale prend le départ de l'arrière du peloton.

2.2.4 Une voiture peut être conduite à temps partagé par un maximum de deux pilotes pendant une même saison. Un seul des deux pilotes peut conduire la voiture lors d'un programme. Aucun changement de pilote ne sera permis durant un même programme.

2.3 RÉUNION OBLIGATOIRE & CLASSIFICATION DES PILOTES

2.3.1 Une réunion de pilotes se tient en générale trente (30) minutes avant l'heure prévue des réchauffements. À ce moment, les officiels informent les pilotes du déroulement du programme et des autres directives d'usage. Tous les pilotes doivent assister à cette réunion.

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

2.3.2 Le directeur peut exceptionnellement dispenser un pilote de participer à cette réunion et une solution de rechange est alors déterminée.

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

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

2.4 INSPECTION DES VOITURES

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

2.4.2 Des vérifications visuelles, seront faites régulièrement, avec l'équipement technique dont les OFFICIELS disposent. Aucune voiture ne pourra circuler sur la piste sans avoir été vérifiée par les officiels, spécialement à la suite d'un accident en course. Un délai d'une semaine pourra être accordé à une équipe pour corriger certaines anomalies mineures. Dans le cas d'un problème affectant la sécurité, la voiture sera refusée sur-le-champ.

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

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

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

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

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

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

2.5 OUVERTURE DES PUIITS ET PRATIQUES

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

2.6 PRÉPARATION DE LA PISTE

Les équipes ont l'obligation de participer à la préparation de la piste sauf si un bris mécanique majeur les en empêche.

2.7 LETTRAGE, NUMÉROS DES VOITURES ET NUMÉROS SEMBLABLES

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

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

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

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

2.7.5 Le haut du pare-brise doit être gardé disponible pour le commanditaire de la classe.

2.8 PROCÉDURES DES PUIITS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SECTION 3 : POSITIONS DE DÉPART

3.1 COURSES RÉGULIÈRES

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

LES QUALIFICATIONS

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

Lorsqu'il y a deux rondes de qualifications pour tous les pilotes d'une même classe, les positions de départ de la deuxième course sont à l'inverse de celles du départ de la première qualification.

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

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

Suivront les pilotes novices tel que prévu à l'article 2.3.3.

Suivront les pilotes en retard à la fausse- grille

LES FINALES

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

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

Suivront les pilotes novices tel que prévu à 2.3.3.

Suivront les pilotes en retard à la fausse-grille.

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

3.2 ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX ET COURSES SPÉCIALES

3.2.1 Lors du début de saison, de certains événements spéciaux, ou encore lors de courses de type DÉFI ou de championnat, certaines positions de départ pourront être déterminées par

une pige au hasard, par une épreuve de temps chronométrés ou selon toutes autres modalités qui seront expliquées à la réunion des coureurs.

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

CHAMPIONNAT DE FIN DE SAISON

3.2.3 En plus de ce qui est prévu à 2.3.3, tous les pilotes qui n'ont pas participé à au moins 3 programmes dans une même classe pendant la saison seront placés à l'arrière du peloton pour le départ de toutes les courses présentées lors du championnat de fin de saison.

SECTION 4 : DÉROULEMENT DES COURSES

4.1 LES DRAPEAUX

4.1.1 LE SIGNALEUR:

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

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

4.2 LE VERT, DÉPARTS ET RELANCES

4.2.1 Lors d'un départ initial, toutes les voitures doivent conserver leur position assignée (2x2) jusqu'à ce qu'elles soient passées le fil de départ et d'arrivée.

4.2.2 Sauf en cas de procédures spéciales clairement annoncées lors de la réunion des coureurs, les voitures partiront deux par deux pour tout départ à la volée. Lorsque le directeur de courses constate un problème majeur au niveau du déroulement d'une course ou lorsqu'il y a des incidents de façon répétée dans une classe, il peut utiliser de procéder à des départs ou des relances à la file indienne pour tous les pilotes ou pour une partie de ceux-ci et ce, sans préavis.

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

4.2.4 Le départ initial est le premier départ d'une course. Tous les pilotes accélèrent à compter du moment où le drapeau vert est déployé et ce, en conservant leur position assignée.

Dans le cadre d'un tel départ, les dépassements et les changements de trajectoire sont permis une fois que les coureurs ont franchi la tour du signaleur. Il est permis d'accélérer à partir du repère situé dans la courbe numéro 4. Toute dérogation à la présente règle peut entraîner un faux départ et/ou l'application de pénalités. La décision de décréter ou non un faux départ repose sur l'analyse faite par les officiels quant aux effets de l'événement sur la course en cours.

Un faux départ à la même valeur qu'un drapeau "jaune" et entraîne l'application des mêmes règles.

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

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

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

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

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

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

4.2.9 Pour qu'un tour de piste soit comptabilisé, le meneur doit franchir la ligne sous le signaleur ; dans le cas où le meneur ne franchit pas cette ligne, le tour n'est pas comptabilisé.

4.3 LE JAUNE ET INCIDENTS

4.3.0 Le drapeau jaune signale un danger ou un ralentissement;

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

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

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

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

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

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

4.3.7 Tout pilote qui, au moment du déploiement du drapeau jaune, amène sa voiture dans les puits, bénéficie d'un délai de 3 minutes pour s'y rendre et pour faire les réparations mineures ou les vérifications nécessaires. Ce délai commence à courir dès que le drapeau jaune est déployé. Le temps de remorquage et de nettoyage de la piste sont inclus le calcul de ce délai de trois minutes.

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

Dans les deux cas précédents, la voitures doit revenir en piste sans aide extérieur pour redémarrer ou sans être poussée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les exceptions suivantes s'appliquent :

- A) Exceptionnellement, le pilote dont la voiture a été heurtée à la suite d'une manœuvre évidemment imprudente d'un poursuivant pourrait se voir octroyer la permission de regagner la position qu'il détenait avant l'incident surtout si cet incident survient alors qu'aucun tour n'est complété et que le drapeau jaune est déployé.

- B) Les « bump and pass » sont interdits. Par conséquent, lorsqu'un drapeau jaune est déployé en raison d'une telle manœuvre, le pilote qui en est victime pourrait se voir octroyer la permission de regagner la position qu'il détenait avant l'incident.
- C) Tout pilote qui ne peut maintenir son rythme sur la piste en raison d'une piste bloquée sera jugée comme n'étant pas impliqué dans l'accident et pourrait se voir octroyer la permission de regagner la position qu'il détenait avant l'incident.

Drapeau jaune et la fin d'une course

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

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

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

4.4 LE ROUGE

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

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

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

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

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

4.5 LE BLEU

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

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

4.6 LE NOIR

4.6.1 Le drapeau noir roulé, pointé vers un compétiteur est un avertissement pour une conduite jugée agressive ou dangereuse.

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

4.6.4 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.

4.6.6 Le drapeau noir 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.

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

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

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

4.7 LE BLANC

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

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

4.8 LE DRAPEAU À DAMIER

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

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

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

SECTION 5 : DISPOSITIONS DIVERSES

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

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

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

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

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

5.6 Chaque pilote devra porter soit un « RACECEIVER »

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

SECTION 7 : SÉCURITÉ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.24 L'appui-tête est obligatoire.

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

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

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

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

SECTION 8 - : SYTEME DE POINTAGE ET CHAMPIONNATS

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

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

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

8.4 Système d'attribution des points

Position	SI 1 Qualification	SI 2 Qualifications points par qualif.	Finale
1	20	10	60
2	18	9	56
3	16	8	52
4	14	7	50
5	12	6	48
6	10	5	46
7	8	4	44
8	6	3	42
9	4	2	40
10 et +	2	1	38 et ainsi de suite jusqu'à 20 points minimum

Le système de pointage tient compte du nombre de qualifications qui peut être d'un maximum de 2 par classes ou par groupe d'une même classe.

8.5 Un pilote qui prend part au départ de la finale aura droit aux points attribués selon sa position même si celui-ci ne complète aucun tour.

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

8.6 PILOTES NON-PARTANTS EN FINALES

8.6.1 Un pilote inscrit au programme avec sa voiture et qui pour des raisons justifiables ne peut participer à la finale, se verra attribué 20 points (régulier), ou 40 points (championnat), soit le minimum de points alloués selon le système d'attribution des points.

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

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

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

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

8.11 La saison compte 2 courses de championnat soit une à la mi-saison et une autre à la fin de la saison et un championnat cumulatif pour toute la saison.

8.12 Les bourses remportées par les pilotes lors d'un programme de courses seront remises environ 30 minutes après la fin de la dernière inspection. Lorsqu'il y a une remise officielle de bourses, aucune bourse ne sera remise avant cette présentation officielle. Si une équipe délègue une personne autre que le pilote pour prendre possession d'une bourse, une autorisation écrite émise et signée par le pilote ou le propriétaire de la voiture devra être remise à un représentant officiel de l'Autodrome BSL

SECTION 9 - PLUIE

9.1 Lorsqu'en raison de la pluie ou autres circonstances, le programme ne peut être complété, les dirigeants de l'Autodrome BSL remettront des billets de pluie aux spectateurs pour un programme de même valeur. La différence du prix d'admission devra être défrayée par le spectateur pour un programme de valeur supérieure. Un programme sera considéré comme COMPLÉTÉ au moment où la première qualification d'une classe au programme sera COMMENCÉ. Aucun remboursement en argent en raison de la pluie ou autres circonstances.

9.2 Lorsqu'en raison de la pluie ou pour toute autre circonstance, un programme de courses amorcé ne peut être complété, aucune épreuve ne sera payée.

9.3 Lorsqu'un programme prévoit plus d'une finale dans une même classe, la direction de courses pourra revoir la répartition du nombre de tours entre les courses, en cours de programme et ce, en fonction des risques météo perçus.