

SPORTSMAN 2011



SPORTSMAN 2011 RÈGLEMENTS SPÉCIFICATIONS DES VOITURES

Dernier amendement: 25 novembre 2010

1- CHÂSSIS ET CARROSSERIE

Les seules **carrosseries** acceptées sont les carrosseries SPORTSMAN ASE approuvées par ASE fabriquées par PERFORMANCE FIBERGLASS et distribuées par Morin Performance. Les carrosseries FIVE STAR S2 pour les châssis G sont également acceptés Les carrosseries doivent être installées « template » avec les originaux des manufacturiers.

Aucune modification de géométrie de la carrosserie et AUCUN TROU ou modification pour changer l'aérodynamisme. Vitres avant en "Lexan" obligatoires. PAS de Pare-Brise teinté. PAS DE VITRE LATÉRALE COTÉ DROIT AVANT.

Les seuls châssis acceptés :

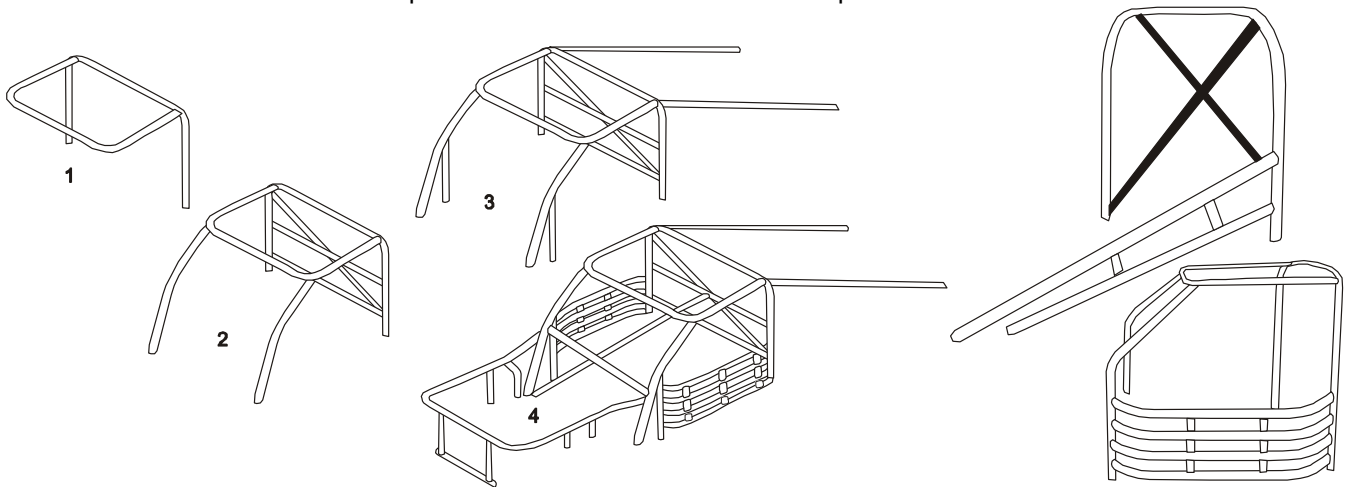
Châssis de type "G" fabriqués par General Motors sans aucune modification. Il est permis d'installer un renforcement au châssis et à ses composantes telles le « cross-member » ou autres. Il est également permis de remplacer la partie arrière à partir du plus haut point du pont arrière du châssis G original par du métal tubulaire d'épaisseur équivalente au châssis d'origine.

Le **châssis tubulaire** fabriqué par Morin Performance est le seul, châssis tubulaire autre que les châssis originaux mentionnés plus haut à être accepté. Il est permis d'installer un « clip » avant ou/et arrière Morin Performance sur un châssis original GM métrique. Aucune modification acceptée sur le châssis tubulaire et les « clips » tubulaires avant et arrière.

2- CAGE PROTECTRICE

Toutes les cages construites après le 23 mars 2006 doivent être construites avec des barres en acier de 1 3/4" x .095". Les 4 coins de la cage doivent être soudés au châssis de la même configuration des deux côtés. Pas d'installation "offset". Un minimum de 4 barres sont obligatoires dans la porte du pilote et 3 du côté droit (courbées ou droites). Une tôle d'un minimum de 22 gauge doit être soudée à l'extérieur de la cage du côté de la

porte du pilote et une autre de gauge 16 aux barres du toit, au dessus de la tête du pilote. Les poteaux arrières de la cage doivent être perpendiculaires (90 degrés) et être installés à un maximum de 72" de l'arrière du support de la table du bas. Toute cage existante n'entrant pas dans l'espace de 72 pouces mentionnée sera sanctionnée. Toute nouvelle construction à compter du 1^{er} février 2006 excédant 72 pouces sera refusée.



3- PLANCHER, MÛR À FEU

Plancher et mur à feu d'origine ou fabriqué en tôle d'un minimum de 20 gauge. Pas d'aluminium, sauf pour le tableau de bord et la partie du haut horizontale (ex-dessus des boîte des camionnettes) derrière le pilote jusqu'à la vitre arrière (min. .040" d'épais) Toutes les installations devront être approuvées par les inspecteurs de l'ANCA.

4- CAPOT

Le capot original du manufacturier de la carrosserie doit être utilisé. Pentures sécuritaires obligatoires. Le capot doit avoir ses charnières à l'arrière et un minimum des trois (3) agrafes (hood pins) également distancées à l'avant avec des cables pour en retenir les épingles" (pins) Il est permis de découper une ouverture de 4" par 20 pouces de large à l'extrémité de capot près du pare brise pour l'installation de bol à air. Aucune autre modification ou coupage accepté. Les dimensions du capot doivent être celles d'origine du fabricant de la carrosserie.

5- PARE-CHOC

Les pare-chocs avant et arrière doivent être fabriqués avec des barres **en acier** de minimum 1½" et max. 1 ¾" x 0.65" et être installés de façon à être agencés avec les formes de la carrosserie. Des pare-choc latéraux (side-bar en métal square tubing de ¾" x 1¾" ou tuyau de 1 1/2 ") devront obligatoirement être installés tout le tour de la voiture (à l'intérieur de la carrosserie) à une hauteur de 16", vis-à-vis le centre des pneus.

6- AILERON

L'aileron arrière doit mesurer 4" de hauteur, ne pas dépasser la largeur du couvert du coffre arrière et doit avoir une inclinaison de 70 à 80 degrés. L'aileron doit être installé à l'extrémité arrière de la carrosserie (plus ou moins 1").

7- MIROIR

Un seul miroir intérieur centré en haut du pare-brise accepté. PAS de miroir extérieur. Miroir intérieur côté gauche accepté.

8- SUSPENSION

Toutes les pièces du châssis et de la suspension doivent être originales, sans aucune modification sauf celles permises au présent règlement, **BARRE STABILISATRICE D'ORIGINE, ou similaire de remplacement (une seule pièce)** La barre pourra être en dessous ou par dessus de la table du bas. Les "coils", "torque bar" et

la "sway bar" peuvent être interchangeables (les attaches de la sway bar et torque bar sont libres), en autant qu'ils peuvent être installés sans aucune modification et/ou altération de la pièce de la voiture.

Il est permis d'installer une « bolt » verticale pour l'ajustement de la « sway bar » sur les châssis d'origine et sur les clip tubulaires à environ 1/2" en arrière de l'emplacement originale de l'attache originale..

Les "spindles" peuvent également être interchangeables pour de plus résistants en autant qu'il s'agisse de pièces GM. (ex. gros Chevrolet). PAS de « Drop Spindle ».

Les spindles doivent être identiques des deux côtés.

Le bras du spindle de gauche peut être raccourci pour l'ajustement du "bumpsteer". « Hubs » d'origine en avant. *Center link* ajustable permis. *Sleves* pour relier les *ties rods*; installation libre.

Les TABLES DU BAS doivent être identiques et de même configuration que les originales des deux côtés.

Les tables du bas Johnson's JCI-09-02-002 (L ou R) B sont les seules tables de remplacement acceptées. Les bases des ressorts pour ces tables sont les JCI 109-02-015 (4 ou 3 selon la dimension du ressort utilisé) Il est permis d'installer des "ball joints" plus résistants (ex.: ball joints de Dodge All 56216) en autant que les autres points d'attache des tables, ainsi que les mesures entre ceux-ci ne soient pas modifiés.

Les TABLES DU HAUT libre au choix. AUCUNE AJUSTABLE. Ball joint du haut plus résistant acceptés (ex:ALL 56208, K772, etc...) PAS de ball joint ALUMINIUM BODY ou MONO BALL JOINT.

9- RESSORTS / AMORTISSEURS

RESSORTS de compétition acceptés minimum 5 1/2" de diamètre en avant et 5" de diamètre en arrière.

AMORTISSEURS AFCA série 10, 12 et 14 de 7" et 9"

ATTACHES ARRIÈRE : Attaches libres en autant qu'on utilise les amortisseurs règlementaires.

10- ROUES

ROUES O.E.M. ou de fabricants indépendants EN ACIER. Pas de « White Five »

Largeur maximum des roues : 8 pouces. De même configuration des deux cotés de la voiture.

Ex. : même offset des deux côtés.

Largeur **maximum** arrière à l'extérieur des pneus: 72 ½ po.

Largeur maximum **avant** (mesuré avec camber 0) à l'extérieur des pneus : 73 ½ po.

11- PNEUS - VENDUS PAR LE FOURNISSEUR DE L'ASE EXCLUSIVEMENT

A) Seuls les pneus vendus et marqués par MORIN PERFORMANCE, distributeur exclusif de l'Autodrome St-Eustache sont acceptés.

B) PAS de trempage des pneus (Soaké) ou application de substance illicite ou traitement extérieur ou intérieur sur les pneus sous peine de disqualification.

C) Les pneus seront disponibles à un endroit et à une heure désignés sur le site avant chaque programme.

D) Les pneus, ainsi que leur date d'achat seront répertoriés lors de leur acquisition et SEULS les pneus listés sur la liste personnelle de chaque VOITURE pourront être sur la voiture en course ou lors des inspections d'après course. Toute voiture munie d'un pneu non listé sur sa fiche sera disqualifiée.

E) 6 pneus pourront être achetés lors de la première présence de l'équipe pour la saison en cours. Un pneu par présence pourra être acheté par la suite. La direction pourra permettre l'acquisition de pneus supplémentaires lors d'un programme spécial (ex. : ASE 150), ces dérogations seront annoncées au moins 30 jours avant l'événement.

F) Tout pneu supplémentaire non-listé sera autorisé exclusivement pour pratiquer.

PESANTEUR MINIMUM COMPRENANT ROUE ET PNEU : minimum 32 LIVRES ferme.

12- LONGUEUR - LARGEUR – HAUTEUR (mesuré avec le pilote à bord -aucun substitut-)

EMPATTEMENT: 108", plus ou moins 1".

LARGEUR: 73 ½ po. En avant et 72 ½ po. en arrière

GARDE AU SOL :4 pouces du sol (rien - sauf la bavette avant 3 po. min.- ne doit bloquer le passage du bloc de 4 pouces)

Le châssis doit être à sa hauteur originale (minimum 5 po. accepté)

HAUTEUR SOL-TOIT: Min. 49" mesuré à 10 pouces du haut du pare-brise.

13- POIDS MINIMUM AVEC PILOTE (SANS SUBSTITUT) - INSTALLATION DES PESÉES

- Moteur « crate » GM 88958602 réglementaire 2009: Minimum 3069 livres 0% tolérance

- Moteur soumis au règlement, articles 14.1 à 14.16 : 2871 LIVRES (0% Tolérance)

La direction se réserve le droit d'ajuster les différences de poids entre les moteurs 602GM et les autres suivant les performances qui seront observées en début de saison 2009. Dans ce cas, ce sont les voitures munies des moteurs autres que le 602GM réglementaire qui devront s'ajuster.

La répartition du poids: maximum 57% à gauche (0% tolérance), MINIMUM 50% en avant (0% tolérance). Aucun autre crédit de poids en aucun temps. (sauf s'il manque des pièces suite à un accident durant la course.) Le pilote dans la voiture LORS DE LA PESÉE doit être celui qui a compétitionné

PESÉES: Aucune pesée plus basse que le "main rail" du châssis. PAS de pesée en avant du moteur et en arrière du réservoir. Les pesées doivent être solidement fixées avec au moins 2 "bolts" minimum 3/8" grade 5 de grosseur, être peintes en blanc et porter le numéro de la voiture. PAS de pesée volante.

14- SECTION MOTEUR

MOTEUR GM 88958602 SCÉLÉ PAR GM et LUSSIER PONTIAC BUICK est le moteur recommandé en 2009-10-11. Celui-ci est obligatoire immédiatement pour tour nouveau participant. Carburateur Holley 4412 « 2 barils » . Le spacer ne doit pas dépasser 1 1/8" d'épaisseur incluant le joint d'étanchéité. Aucun scellé ne doit être enlevé

Note: Il est permis d'installer une "timing chain" double, et/ou d'effectuer certaines réparations mineures ne nécessitant aucun perçage ou machinage sur les moteurs 602. Ces travaux pré-autorisés par la direction peuvent être effectués exclusivement en présence de l'inspecteur-chef de l'ANCA, Monsieur Vincent Maheu, qui est le seul autorisé à enlever et ré-installer les scellés. AUCUN travail sur les moteurs ne sera autorisé si les scellés ont été enlevés autrement qu'en présence de l'inspecteur-chef

MOTEUR « RÉGLEMENTÉ » 2008 ET ANTÉRIEUR ACCEPTÉ POUR LES PARTICIPANTS présents en 2008 (sauf s'il y a eu changement de moteur) Doit être conforme aux clauses ci-dessous.

14.1 CARBURATEUR: Dans tous les cas: 2 barils Holley 4412

AUCUNE MODIFICATION autre que le retrait du "choke housing" et de la palette du "choke". Il est permis de changer les "jets" du carburateur.

14.2 INTAKE: D'origine O.E.M. de carburateur 2 barils seulement. PAS d'aluminium. PAS de "match port" ou autres modifications. "Spacer" maximum 5/8" acceptés INCLUANT "gasket" . GM casting # 14088675 INTERDIT.

14.3 "TIMING CHAIN", DISTRIBUTEUR, DÉMARREUR, POMPE À HUILE:

Gear à 3 chemins de clefs pour chaîne double acceptée.

Timing chain d'origine ou double permises, "true rollers" acceptées. Couvert "split" de timing chain accepté. Perçage de la poulie accepté pour le "dial" du "cam". Distributeur et allumage d'origine ou remplacement similaire seulement à leurs emplacements originaux (sous le capot). Il est permis de modifier l'avance centrifuge Pompe à huile d'origine ou "high volume" acceptées. PAS de "dry sump". PAS de haute performance. Démarreur O.E.M. seulement.

14.4 BLOC:

D'origine seulement. PAS de H.O., PAS de blocs haute performance, PAS d'aluminium, PAS de remplacement (ex.: Bowties ou similaires, etc.)

GM CHEVROLET: Max. 350 p.c. - Chrysler: Max. 360 p.c. - Ford: Max 351W p.c.

14.5 BORE MAXIMUM: dans tous les cas, 4.044

PAS de polissage de toute forme à aucun endroit sur le bloc. Application de peinture acceptée dans la partie supérieure du bloc (oil valley).

14.6 DECK: CHEVROLET : min. .020", FORD: .000, CHRYSLER: min. .040".

14.7 PISTONS:

GM CHEVROLET: d'origine "dish" (4 valves relief) ou remplacement équivalent. PAS de "flat top", PAS de forgés.

CHRYSLER: d'origine ou remplacement équivalent. Dish .070" PAS de forgés. SET UP Piston Kb232 & deck .010" OU P218 & Deck 0,040" acceptés.

CHRYSLER:

FORD 351W: d'origine ou remplacement équivalent, dish .140" PAS de forgés.

OVERSIZE PERMIS DANS TOUS LES CAS: .040"

14.8 RODS: CHEVROLET: d'origine 5.700", CHRYSLER: d'origine 6.123", FORD: d'origine du moteur utilisé.

14.9 VILBREQUIN (crank shaft): D'origine du manufacturier seulement PAS de modification, PAS de coupage. PAS de polissage à aucun endroit, AUCUN TRAITEMENT OU TREMPAGE DE TOUT GENRE.

14.10 STROKE: CHEVROLET: 305-350: jusqu'à 3.484" ferme

FORD: 302W: jusqu'à 3.004" ferme - 351W: jusqu'à 3.504" ferme

CHRYSLER: 318: jusqu'à 3.317" ferme - 360: jusqu'à 3.582" ferme.

14.11 BALANCEMENT: Permis, cependant dans aucun cas l'aspect des pièces ne doit être modifié, ex.: machinage de pistons, coupage du vilbrequin, etc. PAS de coupage des contre-poids du vilbrequin. PAS de cross-drill. "Fraisage" des passages à l'huile du vilbrequin permis.

14.12 ARBRE À CAMES: (FEDERAL MOGUL / SPEED-PRO) (1% d'erreur avec l'original toléré lors des mesures du « lift »)

CHEVROLET 350: CS179R

CHRYSLER 360: CS1143R

FORD 351W: CS108R

AVIS IMPORTANT POUR LES ARBRES À CAMES : LE NUMÉRO DU CAM, ou la marque de VILEBREQUIN UNIVERSEL INC. DEVRONT ÊTRE APPARENTS SUR L'ARBRE À CAMES. TOUT CAM NON « PUNCHÉ » SANS LES NUMÉROS DE SÉRIE DEVRA ÊTRE MESURÉ AUX FRAIS DU PROPRIÉTAIRE CHEZ VILEBREQUIN UNIVERSEL INC. DONT LE SYSTÈME INFORMATISÉ « CAM DOCTOR » EST LA RÉFÉRENCE OFFICIEL DE L'ANCA EN 2009.

"Calibrage" (dial) de l'arbre à cames permis. Rainure sur les portées des arbres à cames Chrysler 360 accepté pour permettre la montée de l'huile au moteur. Aucune autre modification dans tous les cas. Les numéros de pièce doivent être visibles et non-modifiés.

14.13 LIFTERS: D'origine hydraulique seulement (ou remplacement similaire)

PAS de modification, PAS d'anti-pop, PAS de "rollers".

14.14 TÊTES (CULASSES)

CHEVROLET 350: seules permises: 882, 920, 991, 993, 336, 624.

FORD - DO0E - CHRYSLER: d'origine DU MOTEUR utilisé.

CHAMBRE À COMBUSTION, CC MINIMUM PERMIS:

CHEVROLET: 350: 70cc, 305: 65cc

CHRYSLER 360: 66cc

FORD: 351W: 62cc - FORD 302W: 58cc

Gougeons (studs) vissés ou "pinés" dans leur position originale. Pas de « guide plate ».

PAS de porting, PAS de déburrage, PAS de modification ou tout autre traitement.

14.15 GASKETS: d'origine en matériel, ou d'épaisseur minimum similaire à l'original, PAS de gaskets en tôle.

14.16 ROCKERS: GM : d'origine ratio (ex: GM= 1.5) PAS de "long slot", PAS de "roller". Ford et Chrysler : Rockers ajustables permis,

14.17 VALVES: De qualité d'origine ou remplacement. Configuration semblable à ERTEL S1476 UN ANGLE (45 degrés) SEULEMENT.(voir croquis Fig. 1) Pas de stainless ou autre similaire ou haute performance. CHEVROLET 350: 1.94" in./ 1.50" ex., FORD 351: 1.85" in./ 1.55" ex., CHRYSLER 360: 1.88" in./ 1.6" ex. Sièges de valves 3 angles acceptés.

14.18 SPRINGS : GM, springs simples ex : Speed Pro VS 739R

Ford et Chrysler, springs doubles acceptés ex.: Speed Pro VS 896R

Retainers en acier seulement. PAS de light weight.

15- POSITION DU MOTEUR et SUPPORTS

Dans tous les cas: **minimum 13 pouces du sol au centre de la poulie du vilbrequin.**

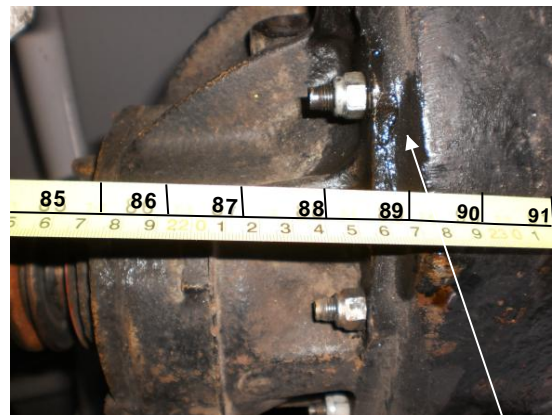
a) CHEVROLET et diff. GM avec « Châssis Morin COMPLET »: 93" de l'arrière du moteur au différentiel GM + ou moins un demi pouce.

b) CHEVROLET et diff. FORD 9" avec « Châssis Morin COMPLET » : 89" de l'arrière du moteur au différentiel Ford 9" + ou moins un demi-pouce. (voir illustration ci-dessous pour les points de mesures)

ILLUSTRATION POSITIONNEMENT DIFFÉRENTIEL DE FORD



Joint moteur-transmission: Position 0"



Couvert différentiel Ford: Position 89"

c) POUR LES châssis G originaux (incluant ceux qui ont un *clip* avant Morin) : 2 pouces de moins que les mesures mentionnées dans 15a, 15b, 15c, 15d,

d) FORD ET CHRYSLER: 92" de l'arrière du moteur au couvert du différentiel GM (87" avec Ford 9"), + ou moins un demi pouce.

Dans tous les cas + ou moins 1" du centre du châssis.

Usage de supports libre dans tous les cas.

Note : NE PAS CONFONDRE : « MORIN COMPLET » et « CHÂSSIS MORIN COMPLET. » : **Le terme « CHÂSSIS MORIN COMPLET » signifie « clip avant Morin – milieu Morin – clip arrière Morin »** Aucun rapport avec la cage.

16- TRANSMISSION - CLUTCH

Transmission manuelle d'origine O.E.M. avec "clutch" d'origine du moteur utilisé ou remplacement non modifiée. Ex. : Saginaw, Muncie.....(info au www.smileysracing.com)

Dans tous les cas, la transmission doit être complète avec toutes ses vitesses et la renverse fonctionnelles. Ratios d'origine du manufacturier, aucun usinage de « *gears* » Volant (flywheel)d'origine MIN. 15 LBS. Aucune altération ou allègement.

PAS de transmission "Powerglide". PAS d'automatique

Une plaque d'acier de minimum de 3/16" d'épaisseur x 6" de large doit recouvrir le "belhousing" à 180 degrés .

17- DIFFÉRENTIEL, DRIVING SHAFT

Différentiels General Motor et Ford 9 pouces avec « gear » ratio **de 5,35 à 5,43 seulement sont acceptés.** Ceux-ci doivent être installés aux bras du bas originaux non-ajustables (ou remplacements similaires) d'un châssis « G » de GM. Bras du haut ajustables acceptés. Aucune modification acceptée aux attaches (du haut et du bas) des châssis GM ou Morin Performance qui doivent demeurer originales et à leur place.

Les attaches du différentiel peuvent être repositionnées

Il est permis de souder en enlevant un maximum de 2 planétaires. Spool en acier accepté. Pas de « housing », cochon ou spool en aluminium. Essieux d'origine ou plus résistant acceptés. PAS d'essieux « *gundrillées* » PAS de tubes avec « *camber* ». «Strange A-1033GM C-clips Eliminator » permis. (disponible chez Morin Performance et autres fournisseurs). **Pas de** « Gold Track » et similaires.

« Cooler » pour différentiel permis pour tous.

Il est permis de couper le "drive shaft" pour l'installation des moteurs et transmissions. Pas de "drive shaft" en aluminium. Le "drive shaft doit être peinturé en blanc et porter le numéro de la voiture. "Des anneaux de sécurité de 360 degrés en acier (1/4 pouce d'épaisseur, 2 pouces de largeur doivent être placés a l'avant et a l'arrière de l'arbre de transmission et respectivement a 12 pouces des joints universels VIVEMENT RECOMMANDE"

18- FREINS

Freins à disque acceptés aux 4 roues.

Pas de drillage de disques. PAS de « groove » dans le disque.

AVANT : Disque avant d'origine GM ou jobber équivalent 1,250 po. d'épaisseur maximum, diamètre 12 po. Maximum. PAS de disques « floating ».

ARRIÈRE : Disques arrière « floating » acceptés 1.250 po. Maximum, diamètre 11.750 po. Maximum.

Pour différentiel GM 7 ½": Le Kit de freins à disques Allstar #42019 est le seul accepté (Disponible chez Morin Performance ou autres)

Étriers d'origine GM en fonte, non allégés, et seulement un piston de diamètre standard.

Avant : GM D52, 2,750 po. Arrière : Metric GM 2,375 po.

Master cylindre jobbers et pédales de course acceptés (ex. Wildwood) « Balance Bar pour ajuster les pédales permis. « Proportioning valve » acceptée. PAS de disques ventilés. PAS de "drum" en aluminium. **"Hub" en acier seulement.**

Recéclateur ou refroidisseur d'huile permis pour différentiel GM 7 ½" seulement.

19- ANTIGEL

L'usage d'antigel est strictement interdit en tout temps.

20- RADIATEUR - ÉVENTAIL

Usage libre du radiateur de son choix. Celui-ci doit cependant être installé à l'endroit original de façon sécuritaire à la satisfaction des officiels. Récipient pour "overflow" obligatoire et installé dans la partie avant du camion, sous le capot. Quoique nous recommandions l'éventail original, la "fan" électrique est acceptée.

21- POMPE À ESSENCE, LIGNE À ESSENCE, REFROIDISSEUR

Aucune autre que celles d'origines ou remplacements style Mister Gasket #7703 ou similaires acceptées. PAS de pompes haute performance, PAS de pompes électriques, Ligne à gas d'origine ou matériau similaire installée sous le plancher (pas dans l'habitacle) PAS de refroidisseur à essence. PAS de filtre à essence en vitre ou en plastique.

22- FUEL CELL

"Fuel cell" obligatoire, 22 gallons US maximum. Minimum 8" du sol. Arceau sécuritaire obligatoire à 7" minimum du sol. Installation sécuritaire à la satisfaction des officiels.

23- ESSENCE PERMISE

L'essence de la pompe de l'Autodrome St-Eustache est la seule permise pour compétitionner. Test de densité en vigueur à chaque événement.

24- SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT – MANIFOLDS- HEADERS

Manifold d'origine O.E.M. en fonte seulement. Les seuls « HEADERS » acceptés sont les SCHOENFELD 135CM conventionnel *crossover* d'origine sans aucune modification ou traitement (ex.: ceramic coating). Modèle Mustang Steel exhaust manifold permis pour les moteurs Ford. Toutes les voitures devront se conformer à la loi en vigueur sur le bruit. Toute voiture au dessus de 96 db, mesuré à 80 pieds devra ajouter obligatoirement un résonateur, ou changer de silencieux de façon à se conformer. Sortie de manifold maximum 2½" dans tous les cas. TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT DIRIGÉS VERS LE DESSOUS DE LA VOITURE, ou SORTIE PAR LES PORTES OU SUR LE CÔTÉ DES VOITURES acceptées. Aucun tuyau de côté ne doit dépasser le la carrosserie de façon à couper les pneus ou endommager les autres concurrents.

Note : Les Exhaust manifold Chevrolet 2 ½ pouces GM# 3814970 et # 3797901 étant discontinués, les pièces de remplacement ALLSTAR ACC 34200 Small Block Chevrolet Ram on Exhaust Manifold, disponibles chez Morin performance ou autres.

25- DAMPER

Tous les dampers d'origine de 6" et plus sont acceptés. Pas de type "fluide"

26- "PAN" et "COOLER" à l'HUILE Libre au choix, sauf pour le moteur Spec 602. Pour éviter un démantèlement complet du moteur lors d'une inspection du « crankshaft » il est fortement recommandé d'installer une ouverture avec bouchon dévissable à la « pan » à l'huile des voitures.

27- POMPE À EAU, POULIES

Pompe à eau : D'origine ou jobber. PAS de compétition, GM: PAS d'aluminium.

Poulies : libre

28- BATTERIE

Installée de façon sécuritaire à la satisfaction des inspecteurs. Aucune dans l'habitacle.

29- LETTRAGE ET APPARENCE

La voiture doit être entretenue de façon convenable et être de belle apparence. Le lettrage doit être fait de façon professionnelle. Pas de numéros style miroir ou fluorescent. PAS de texte obscène, PAS de pancarte À VENDRE sur les véhicules en piste durant les compétitions.

30- RADIOS-ÉMETTEURS

Communications par les radios-émetteurs utilisés à l'Autodrome St-Eustache obligatoire pour tous.

31- FILET PROTECTEUR, CEINTURE, CASQUE

Filet protecteur OBLIGATOIRE dans la porte du pilote. Ceinture de sécurité 5 points, minimum 3" OBLIGATOIRE. Le tout doit être installé de façon sécuritaire à la satisfaction des officiels. Les ceintures aux épaules doivent passer de l'arrière du siège à la hauteur où elles passent au travers le siège, soit à la hauteur des épaules du pilote ou pas plus qu'à un demi pouce sous la hauteur des épaules de façon à ce qu'elles ne reposent pas sur le siège pour maintenir leur position. Les barres de support en tube d'acier ronds auront une dimension extérieure de 1 1/4" ou plus avec une épaisseur de métal de .095" si la barre est à moins de 6 " de la barre transversale de la cage protectrice. Si la barre est à plus de 6", celle-ci devra avoir 1 3/4" x .095" .Gants OBLIGATOIRES, Casque de compétition approuvé OBLIGATOIRE. Habit de course anti-feu OBLIGATOIRE. PAS de polyester, PAS de manches courtes, PAS de shorts. EXTINGUEUR chimique avec attache en acier seulement.

32- ATTRIBUTION DES NUMÉROS

Les numéros sont attribués par l'ANCA aux détenteurs de licence de pilote en vigueur. Celles-ci sont valides jusqu'à la date d'expiration inscrite sur le document. Il est donc recommandable de respecter ces échéanciers afin de conserver vos droits sur votre numéro. Ceux-ci doivent mesurer un minimum de 18" de hauteur sur les portes. Le numéro doit également apparaître en avant, en arrière et sur le toit (36" min.) avec la base du chiffre du côté des estrades.

33- IMMATRICULATION

Nous vous recommandons de vous informer à la Régie de l'Assurance Automobile du Québec concernant l'immatriculation de votre camionnette de course afin d'éviter tout désagrément lors de vos déplacements.

34- AUTOCOLLANTS

Il est obligatoire d'apposer les autocollants demandés par la piste à l'endroit fixé par la piste) Toute infraction à ce règlement entraîne automatiquement la perte des bonis ajoutés à la bourse.

AVIS IMPORTANT CONCERNANT LES AUTOCOLLANTS. Le plan fourni devra être suivi rigoureusement et les autocollants devront être apposés EXACTEMENT AUX ENDROITS déterminés sur ce plan..

35- DROIT DE PARTICIPATION

Seuls les pilotes munies d'une licence ANCA valide peuvent participer à une compétition SPORTSMAN.

36- RECRUE DE L'ANNÉE. Tout pilote qui est détenteur d'une licence ANCA div 1 pour la première fois en carrière est éligible pour le titre de recrue de l'année.

4 AVIS IMPORTANTS

- 1- Advenant une situation mettant en cause l'interprétation du présent 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 dans le but de protéger les autres compétiteurs. En cas de disparité entre les versions publiées, la version portant la date la plus récente prédominera.
- 2- Tout ce qui n'est pas écrit comme permis au présent règlement sera considéré comme interdit. En cas de doute, consultez la direction qui statuera sur la légalité de votre demande.
- 3- Le document PROCÉDURES DE COURSE publié par l'ANCA en début de saison fait partie intégrante du présent règlement.
- 4- Tout arrangement verbal non écrit dans le règlement ou non-amendé par écrit sur le site web de l'ANCA ou autre endroit réservé à cette fin ne pourra être accepté et le règlement ou l'amendement aura priorité.