



Livre de règlements[©]

Version du 8 avril 2017

Tous droits réservés à l'A.M.S.Q

TABLE DES MATIÈRES

Section 1

Généralités	3
Vue d'ensemble de l'A.M.S.Q.	

Section 2

Règlements généraux	4 à 7
Conduite du pilote	Pesée-inspections
Cotisation au fond de points	Protêt
Déroulement des courses	Rang de départ
Devenir membre	Remise en cas de pluie

Section 3

Procédures et système de pointage	8
Inscription du pilote à l'arrivée	
Position de départ	
Qualifications	
Système de points	
Course Joker	
Course wingless (voir le point 2.5.17)	

Section 4

Sécurité	9
Matériel et équipement de sécurité	

Section 5

Spécifications de la voiture	10 à 14
Affichage des autocollants	Moteur
Ailerons	Pare-chocs
Châssis et composantes	Pneus et roues
Direction	Réservoir d'essence
Essieu	Suspension
Freins	Système d'échappement
Injection et essence	Système de refroidissement

Section 6

Comité de direction	14
----------------------------------	----

Section 7

Récompenses annuelles	15
Mécanique de l'année	
Meilleur esprit sportif	
Plus belle équipe	
Plus belle voiture	
Recrue de l'année	

SECTION 1 : GÉNÉRALITÉS

- 1.0.1 Les règlements, spécifications et procédures ont été mis en place afin de prévoir une conduite ordonnée durant tous les événements de courses de Lightning Sprint.
- 1.0.2 Les interprétations et mise en force de tous les règlements publiés dans ce livre ont été étudiées et acceptées par le comité des directeurs de l'A.M.S.Q., et leurs décisions sont finales. Tous et chacun devront les respecter.
- 1.0.3 Lors de la signature du document et la réception de la carte de membre de l'A.M.S.Q., le participant devra être familier et accepter tous les règlements, les spécifications et les procédures en vigueur, établies ultérieurement par ses représentants, ses affiliations et officiés.
- 1.0.4 Il n'y a aucune garantie de sécurité. Ce livre a été établi comme guide de conduite dans ce sport, et ceci n'est aucunement une garantie ou une assurance contre toutes les blessures, la mort d'un participant, membre d'équipe, spectateurs, officiés des courses ou personnel de la piste.
- 1.0.5 Toutes spécifications ou réglementations souscrites sont sujettes à modifications, additions ou soustractions suivant une directive dans un bulletin technique, une formule officielle, un programme de l'A.M.S.Q ou verbalement par la direction, sans aucun préavis. En cours d'année, un règlement peut être modifié mais il aura été voté par les membres.
- 1.0.6 Le comité de direction, l'inspecteur technique et le directeur des courses se réservent le droit de refuser un véhicule ou un pilote, si ce dernier ne se conforme pas aux règlements.
- 1.0.7 Les officiés de l'A.M.S.Q. se réservent le droit de changer le nombre de véhicules à toutes les courses, le nombre de courses ou le nombre de tours, dépendamment du nombre de participants et ce, en tout temps.
- 1.0.8 L'A.M.S.Q. se réserve le droit de refuser un pilote ayant été impliqué dans un accident et/ou ayant des blessures personnelles et ce, durant 72 heures à partir du moment de l'accident.
- 1.0.9 Aucune autre classe de voitures ne sera acceptée pour participer à tous les événements sanctionnés par l'A.M.S.Q. Aucune voiture autre que le modèle à la section 5 n'est accepté.
- 1.0.10 Chaque pilote doit avoir en sa possession un système radio fonctionnel (RACEceiver, écoute seulement).
- 1.0.11 Chaque véhicule devra être muni d'un système de transpondeur fonctionnel, de marque AMB TRANSX 260.
- 1.0.12 Toutes modifications non inscrites dans le livre de règlements seront considérées non-conformes. Le pilote sera sujet à une disqualification ou à une interdiction de participer à un programme de courses de l'A.M.S.Q.

SECTION 2 : RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

- 2.0.1 Un pilote se doit d'être membre pour participer à un évènement de l'A.M.S.Q.
- 2.0.2 Tout pilote régulier étant membre officiel devra afficher le décalque de l'A.M.S.Q. et participer à 75 % des courses pour être éligible au fond de points et à la remise des bourses annuelles.

Cotisation au fond de points

- 2.0.3 Pilote membre régulier avec points : 150 \$
Membre occasionnel : 25 \$ par course
- 2.0.4 Toute personne de 14 à 17 ans, souhaitant devenir un pilote de Lightning sprint devra présenter une procuration notariée, signée par le père ET la mère, ou un tuteur légal. De plus, une approbation de compétence et d'expérience devra être donnée par la direction de l'A.M.S.Q.

2.1 LA CONDUITE

- 2.1.1 Le pilote inscrit, ou un représentant du pilote, doit obligatoirement se présenter au meeting d'avant course 1 minute après l'appel fait par un membre de la direction. Il y aura prise de présences et les pilotes ne s'étant pas présentés (ou n'ayant pas été représentés) partiront de l'arrière du peloton dans les qualifications.
- 2.1.2 Toute bataille, comportement antisportif, usage de boissons ou drogues consommées précédemment ou durant les courses et ce, à tous évènements, soit par le pilote, le propriétaire membre de l'équipe ou ami(es) dans le puits, peut causer la suspension de ces personnes suite à la décision du comité de direction. Tous les cas sont évalués individuellement.
- 2.1.3 Le propriétaire du véhicule est entièrement responsable de la conduite de son pilote, membre d'équipe, des amis(es) dans le puits. **Une agression verbale ou physique entraîne la suspension automatique du pilote pour les 2 prochaines courses** en plus de payer une amende de 100 \$.
- 2.1.4 Toute infraction passera devant le comité de discipline et une décision sera rendue dans les plus brefs délais.
- 2.1.5 Aucune boissons alcoolisées et aucune drogues ne sont permises durant les courses. Ce règlement s'applique aux pilotes, aux mécaniciens et aux invités se trouvant près du véhicule de course ou de la remorque. S'il y a infraction, le pilote sera suspendu pour les 2 prochaines courses en plus de payer une amende de 100 \$.

2.2 PROTÊT

- 2.2.1 Tous ceux voulant faire un protêt doivent le faire par écrit, **45 minutes après la fin de la course**. Ils devront inscrire la raison et l'article en litige selon le livre de règlements et le remettre au président ou au directeur de course.
- 2.2.2 Le pilote et le propriétaire sont les seuls individus ayant le droit de faire un protêt. Seuls les inspecteurs, le porteur du protêt, 1 mécanicien, le propriétaire de la voiture à inspecter et le

pilote impliqué ont le droit d'être présent dans la zone d'inspection. Aucune boisson alcoolisée n'est permise dans la zone d'inspection.

2.2 PROTÊT (SUITE)

2.2.3 Le coût du protêt

Moteur et électronique :	250 \$
Test de carburant :	100 \$
Tous autres aspects techniques ou mécaniques :	100 \$

Le président ou les inspecteurs prendront la décision quant au protêt. S'il y a insatisfaction, il est possible de faire un appel. Un montant de 25 \$ supplémentaire sera demandé. Tout le comité technique sera consulté et rendra une décision finale.

2.2.4 L'argent retenu pour un protêt sera distribué comme suit:

- a) Si le protêt s'avère valide et reconnu, 75 % sera retourné au présentateur et 25 % sera conservé par l'A.M.S.Q.
- b) Si le protêt n'est pas retenu, 25 % sera conservé par l'A.M.S.Q et 75 % sera retourné à la voiture impliquée.

2.2.5 Les balances de l'A.M.S.Q. seront officielles et cette décision ne peut être sujette à un protêt.

2.3 PESÉE-INSPECTIONS

2.3.1 **Pesée après les qualifications :** Occasionnellement, le directeur de courses appellera des pilotes et ces derniers devront se présenter à la pesée sinon ils seront disqualifiés. En cas de disqualification, le pilote partira de la dernière position pour cette finale en plus de perdre ses points pour cette qualification.

Pesée après les finales : Les 3 premières voitures ainsi que les autres pilotes appelés par le directeur de courses devront se présenter à la pesée sinon ils seront disqualifiés.

Lors de la pesée, le poids total de la voiture et le pilote (avec tout son équipement de protection) **doit être supérieur à 950 livres** (925 livres pour les courses wingless, 1 000 livres pour pilotes américains ou voiture test amsq roulant à l'alcool). Ce règlement s'applique à toutes les pistes de la série. Si le pilote est insatisfait, il peut demander une 2^e pesée. Si le poids est encore trop bas, il sera immédiatement disqualifié par le directeur de course et le directeur technique.

Si le poids indiqué oscille entre 949-950 livres, le poids pris en considération sera le plus élevé.

2.3.2 L'inspecteur technique se réserve le droit de vérifier un véhicule en tout temps et ce, en accord avec le livre des règlements. Il n'est pas dans l'obligation d'aviser le propriétaire du véhicule.

2.3.3 L'inspection du moteur sera faite comme suit : inspection visuelle du scellé et de l'ECU (ordinateur). Les numéros devront être les mêmes que ceux notés lors de la pose des scellés. Les moteurs doivent correspondre aux spécifications des manufacturiers pour l'année et le modèle du moteur. Tout moteur non-conforme ou ne possédant pas son scellé sera disqualifié pour le reste de la saison et devra payer une amende de 500 \$. Cette décision est finale.

- 2.3.4 Le test de carburant sera effectué avec les instruments de l'association. Un échantillon sera prélevé sur la ligne d'arrivée d'essence au moteur. En cas de doute ou sur protêt, un échantillon sera vérifié dans un laboratoire.
- 2.3.5 Les ECU (ordinateurs) seront mis sous scellé pour être vérifiés sur un dynamomètre lorsque le groupe technique en décidera, ou suite à un protêt. Le groupe technique jugera si le résultat est comparable à un ECU d'origine.

2.3 PESÉE-INSPECTIONS (SUITE)

- 2.3.6 Toutes autres inspections seront effectuées selon le livre de règlement.
- 2.3.7 Type d'infraction lors des inspections: essence, électronique et tous autres points techniques (autres que le moteur) :
 - 1^e infraction: Disqualification, perte de points et de la bourse de la soirée;
 - 2^e infraction du même type: Disqualification pour les 3 prochaines courses, perte points accumulés et perte de la bourse;
 - 3^e infraction du même type: Disqualification pour le reste de la saison, perte des points accumulés et perte de la bourse.
 - Infraction pour moteur: Disqualification pour le reste de la saison (voir 1.0.12), perte des points accumulés, perte de la bourse et 500 \$ d'amende et ce, sans appel.

Après chaque infraction, une nouvelle inspection est obligatoire avant de courser. Il en est de la responsabilité du pilote d'aller faire inspecter son véhicule.

2.4 RANG DE DÉPART (QUALIFICATIONS ET FINALE)

- 2.4.1 Au drapeau blanc de la course en cours, les voitures participant à la course suivante devront être placées à la fausse grille de départ. Les voitures n'ayant pas pris leur position dans les délais prescrits seront placées à l'arrière.
- 2.4.2 Toutes les finales seront de 15, 20, 25 ou 30 tours ou selon ce qui est inscrit dans l'horaire de la soirée. Le nombre de tour peut varier et vous sera communiqué avant ou pendant la course.
- 2.4.3 **Nouveauté 2017 :** Vous devez vous présenter à la remorque #740 avant 17 h 30 afin de piger un numéro qui servira à déterminer les positions de départ pour les qualifications. **Si le pilote (ou un représentant) ne se présente pas avant 17 h 30, le pilote partira à l'arrière du peloton.**
- 2.4.4 Aucun travail sur la voiture ne sera toléré sur la fausse grille de départ.

2.5 DÉROULEMENT DES COURSES

- 2.5.1 Durant un départ ou une reprise, le pilote voulant dépasser les autres sera averti. Un deuxième avertissement fera en sorte qu'il sera placé à la dernière position. Un pilote dépassant sur un départ initial ou lors d'une reprise sera pénalisé de deux positions pour chaque voiture dépassée.

- 2.5.2 Tous les départs seront effectués à la sortie de la courbe n° 4. Le pilote détenant la pôle-position sera responsable du départ en suivant un point prédéterminé. Tout autre pilote voulant dépasser avant d'avoir franchi ce point sera pénalisé.
- 2.5.3 Lorsque le drapeau jaune est agité, vous devez ralentir et vous mettre en ligne sans dépasser. Si la directive n'est pas respectée, le règlement 2.5.1. sera appliqué.
- 2.5.4 Durant une course, si l'officiel vous fait un signal avec un drapeau bleu et jaune, vous devez garder l'intérieur ou l'extérieur afin de céder la place à une voiture plus rapide. Si vous ne respectez pas cet avis, vous recevrez le drapeau noir.
- 2.5.5 Durant une course, aucun travail sur la voiture ne sera accepté sur la piste. Toute voiture **qui entre** dans les puits pour réparation repartira à l'arrière du peloton.

2.5 DÉROULEMENT DES COURSES (SUITE)

- 2.5.6 Lors d'un drapeau rouge, toutes les voitures doivent s'immobiliser immédiatement. Personne n'est admis sur la piste sauf les officiels du circuit. Aucun travail n'est permis durant cet arrêt.
- 2.5.7 Sur un drapeau rouge ou jaune, toute voiture entrant dans les puits (excepté pour éviter un accident) devra repartir de la dernière position.
- 2.5.8 Le pilote étant coupable de violations des drapeaux ou lumières sera pénalisé selon la décision du directeur de course.
- 2.5.9 Pour tout changement de pilote, le responsable devra avertir le directeur de course et être conforme. Par contre, celui-ci devra partir de l'arrière du peloton.
- 2.5.10 Toute voiture devra partir sur son propre pouvoir (ne peut être poussée), sinon cette voiture sera placée à l'arrière du peloton. Aucune demande ne sera acceptée.
- 2.5.11 Après le départ de la course, une voiture peut recevoir une poussée pour redémarrer et garder la même position.
- 2.5.12 Aucune vitesse excessive ne sera permise dans les puits.
- 2.5.13 Tous les officiels de l'A.M.S.Q. pourront s'occuper d'un problème pouvant survenir sur le circuit, seulement si ce dernier n'implique pas les protêts ou les inspections.
- 2.5.14 Chaque voiture doit afficher son numéro réglementaire qui aura été approuvé par l'A.M.S.Q. Par ailleurs, si une autre voiture se présente avec un numéro identique à celui déjà enregistré, ce dernier devra afficher un numéro ou une lettre pour le différencier.
- 2.5.15 Le pilote ayant une voiture qui brise lors des qualifications peut prendre une 2^e voiture, mais devra partir de la dernière position pour la consolation ou la finale. Toutefois, si le nombre maximum de voiture est atteint, il ne pourra pas prendre part à la finale.
- 2.5.16 Tout pilote recrue avec l'A.M.S.Q. devra partir de l'arrière du peloton à ses deux premières qualifications et à sa première finale.
- 2.5.17 **Pour les courses wingless** : aucune pièce ne peut être ajoutée sur la voiture (tôle, déflecteur, etc.). Le poids minimum est de 925 livres. Le D10 et SP2 sont acceptés pour ces épreuves.

2.6 REMISE POUR CAUSE DE PLUIE

Lors de la course suivant celle qui a été annulée par la pluie, une nouvelle pige sera effectuée pour déterminer l'ordre de départ (on recommence à zéro). Toutefois, si les qualifications ont été faites, l'ordre de départ a été déterminé, alors cet ordre sera respecté s'il y a reprise.

SECTION 3 : PROCÉDURES ET SYSTÈME DE POINTAGE

- 3.0.1 **Qualifications** : les 4 premiers de chacune des qualifications participeront à la pige pour déterminer l'ordre de départ pour la finale. Les autres voitures seront placées en ordre selon le résultat obtenu ou par une course de type consolation selon les pistes visitées et le promoteur.
- 3.0.2 24 voitures ou plus sont acceptées pour la finale. Le nombre est basé selon la grandeur de la piste et/ou le choix du promoteur et ce, pour une raison de sécurité.
- 3.0.3 Si vous ne pouvez pas prendre le départ dans votre qualification, vous pourrez partir de la dernière position dans la consolation ou directement à la finale (s'il n'y a pas de consolation) si le nombre de voiture maximum n'est pas atteint.
- 3.0.4 Course « Joker » : 2x Avant le dernier programme de la saison, les points du pire résultat d'une course sont enlevés à tous les pilotes ayant participé 100% des courses (points obtenus en qualification et finale). Le Joker est applicable partout mais, pour les courses aux États-Unis, Cornwall et BSL seule une force majeure empêchant le pilote de se rendre à l'autodrome peut permettre l'utilisation du Joker.

3.2 SYSTÈME DE POINTS

3.2.1 **Qualification** : les points sont attribués comme ceci :

Positions	S'il y a 1 groupe de qualification	S'il y a 2 groupes de qualifications	S'il y a 3 groupes de qualifications
1^{er}	12 points	6 points	4 points
2^e	11 points	5 points	3 points
3^e	10 points	4 points	2 points
Et ainsi de suite jusqu'à la :	12 ^e position	6 ^e position	4 ^e position

Finale : les points sont attribués comme ceci :

Points	Points	Points	Points	Points	Points
1^{er} : 60	6^e : 43	11^e : 32	16^e : 22	21^e : 16	26^e : 11
2^e : 56	7^e : 40	12^e : 30	17^e : 20	22^e : 15	27^e : 10
3^e : 52	8^e : 38	13^e : 28	18^e : 19	23^e : 14	28^e : 9
4^e : 49	9^e : 36	14^e : 26	19^e : 18	24^e : 13	29^e : 8
5^e : 46	10^e : 34	15^e : 24	20^e : 17	25^e : 12	30^e : 7

31^e position et les suivantes : 1 point

3.2.2 **Points bonis**: lors de certains programmes (identifiés sur le calendrier), des points bonis peuvent être accordés. Les points seront accordés dès que le pilote aura effectué un tour de piste lors de la pratique. Le nombre de points bonis sera de 40.

SECTION 4 : RÈGLEMENTS DE SÉCURITÉ

Important : tous les pilotes ont l'obligation légale d'assumer leur sécurité et ce, en tout temps.

- 4.0.1 Les rétroviseurs sont interdits.
- 4.0.2 Le casque de sécurité est obligatoire type full face et doit être approuvé minimum SNELL 2005 (aucun casque de moto n'est accepté).
- 4.0.3 Une protection pour les yeux est obligatoire.
- 4.0.4 Un habit de bonne qualité retardant le feu ainsi que les gants et les souliers sont obligatoires et devront être approuvés.
- 4.0.5 Un collet de sécurité pour le cou de bonne qualité est obligatoire. Le système HANS ou l'équivalent est fortement recommandé.
- 4.0.6 Des attaches sécuritaires pour les bras sont obligatoires.
- 4.0.7 La ceinture de sécurité doit obligatoirement être munie de 5 points d'attaches. Elle ne doit pas dater de plus de 3 ans et doit être bien ancrée au moyen de boulons de 3/8" ou plus.
- 4.0.8 Un interrupteur d'urgence *on/off* clairement identifié doit être fixé sur le tableau de bord. Il doit être facilement atteignable avec les mains.
- 4.0.9 Une valve *on/off* sur la ligne d'essence doit être à portée de main, assis dans le siège, du côté droit et clairement identifiée *on/off*.
- 4.0.10 Un extincteur de 10 lbs, grade B et plus, est obligatoire pour chaque équipe de course. Il doit être installé du côté droit de la remorque (lorsqu'on regarde de l'extérieur).
- 4.0.11 Une cagoule anti-feu est obligatoire.
- 4.0.12 Du rembourrage (*foam*) doit couvrir les tubes de la cage qui peuvent venir en contact avec le casque du pilote lorsque ce dernier est attaché dans son siège, ou tous autres points qui pourraient le blesser.
- 4.0.13 Un cadre en X ou en A est obligatoire à l'arrière du pilote.
- 4.0.14 Un siège de course règlementaire avec appui-tête rembourré est obligatoire. Le casque ne doit pas être plus haut que l'habitacle.
- 4.0.15 L'accélérateur doit avoir un étrier pour le retour initial.
- 4.0.16 La boîte de conduite de type « *rack & pinion* » est obligatoire.
- 4.0.17 Un disque d'embrayage (*clutch*) est obligatoire.
- 4.0.18 Un démarreur (*starter*) est obligatoire et doit comporter un bouton à l'intérieur.
- 4.0.19 Ouverture OBLIGATOIRE minimum du côté droit : La dimension permise est d'un minimum de 8 ½ pouces de hauteur entre le frame et le panneau latéral. Tout obstacle, autre que l'appui tête du pilote, nuisant au passage doit être enlevé.
- 4.0.20 Le véhicule doit être équipé d'un feu de position arrière.

Aucune modification ne sera acceptée.

SECTION 5 : SPÉCIFICATIONS DE LA VOITURE

- 5.0.1 La voiture doit avoir un capot du genre sprint ou modifié, et avoir l'apparence d'un sprint avec queue à l'arrière. De plus, les cotés doivent être recouverts avec des panneaux bien fixés, tout en laissant assez de dégagement pour une bonne vision sur chaque côté.
- 5.0.2 Un numéro de 12 pouces avec couleurs contrastantes devra être affiché sur chaque bord de la queue et sur les cotés de l'aileron, ainsi que sur le dessus de l'aileron.
- 5.0.3 La voiture et le pilote doit avoir un poids total minimum de 950 livres lors de la pesée après les courses (925 livres pour les courses wingless, 1 000 livres pour pilotes américains ou voiture test amsq roulant à l'alcool). Il n'est pas permis d'ajouter du poids après les courses.
- 5.0.4 Les autocollants des commanditaires de la série devront être apposés sur le bas du panneau du côté gauche (visible du centre de la piste) et de la *top wing*, selon l'ordre indiqué par l'A.M.S.Q.

5.1 LES SPÉCIFICATIONS DES AILERONS

- 5.1.1 L'aileron du toit doit avoir un maximum de 16 pieds carré.
- 5.1.2 48 pouces de largeur.
- 5.1.3 48 pouces de longueur.
- 5.1.4 Le panneau du côté droit doit mesurer un maximum de 22 pouces de hauteur : (H avant + H arrière divisé 2 = 22 pouces maximum) et 56 pouces de longueur. Le panneau du côté gauche doit mesurer un maximum de 28 pouces de hauteur et 56 pouces de longueur. Les deux panneaux combinés doivent avoir un maximum de 19.5 pieds carré.
- 5.1.5 Les attaches à glissade (*sliders*) sont permises.
- 5.1.6 Un aileron avant est permis et ne doit pas dépasser le pare-choc. Il doit avoir au maximum 20 pouces de hauteur et 30 pouces de largeur.
- 5.1.7 L'aileron sur le toit et l'aileron avant sont les seuls ailerons permis. Aucun autre aileron (genre déflecteur sur les cotés) ne sera autorisé.

5.2 GÉNÉRALITÉS

- 5.2.1 Un grillage en acier contre les gros débris est obligatoire et doit recouvrir entièrement l'espace du pare-brise.
- 5.2.2 Un plancher est obligatoire dans l'espace requis pour les pieds.
- 5.2.3 La batterie doit être fixée de façon sécuritaire à l'intérieur du véhicule, recouverte et ventilée.
- 5.2.4 Il est obligatoire d'avoir un pare-feu entre le pilote et le compartiment du moteur.
- 5.2.5 Un boyau compatible avec l'essence et haute pression est permis. Un boyau bridé en acier inoxydable est recommandé.

5.3 SPÉCIFICATIONS DU CHÂSSIS

- 5.3.1 L'empattement doit être de 60 pouces minimum et de 73 pouces maximum centre à centre des essieux.
- 5.3.2 Le devant doit avoir une largeur de 45 pouces minimum et de 64 pouces maximum à l'extérieur des pneus.
- 5.3.3 L'arrière doit être de 45 pouces minimum et de 68 pouces maximum à l'extérieur des pneus.
- 5.3.4 Le châssis doit être construit style sprint.
- 5.3.5 Le moteur et la transmission doivent être situés à l'avant de l'habitacle.
- 5.3.6 Le 2/3 du moteur doit être à l'intérieur du châssis. Un tiers moteur : c'est la mesure prise dans le plus large du moteur, déposé sur le rail (*frame*) du bas et accoté sur le couvert moteur (magnéto).
ou
Le centre du moteur décalé du centre du frame de 6 pouces maximum.
La mesure à utiliser est la première mesure atteinte. Pour toute autre installation, il faut avoir l'autorisation du comité technique.
- 5.3.7 La cage de tonneaux (*roll bar*) doit avoir un maximum de 28 pouces de largeur et construite avec des tubes ayant un diamètre de 1 ¼ pouce minimum. Il doit être soit en acier *mild steel* 0.120 mur, en chromoly de 0.095 ou en acier DOM 1 ½ dia x 0.095 mur.
- 5.3.8 La principale section du châssis : même spécification que le point 5.3.8.
- 5.3.9 Les tubes secondaires devront être d'un diamètre extérieur de ¾ de pouce d'acier par 0.065 mur pour les montants (*bracing*) minimum.
- 5.3.10 La cage doit être construite en 6 points.
- 5.3.11 Des tubes situés de chaque côté des épaules sont recommandées.
- 5.3.12 Tous les tubes pliés devraient avoir un rayon minimum de 3 pouces.
- 5.3.13 La chaîne d'entraînement devra être recouverte dans le compartiment du pilote.

5.4 L'ARRIÈRE TRAIN

- 5.4.1 L'essieu doit être fait d'une seule pièce, d'un minimum d'un pouce et trois huit 1 3/8.
- 5.4.2 L'essieu doit avoir des rondelles de type « *snap ring* » ou des noix barrées à chaque bout pour éviter que les roues s'y détachent.
- 5.4.3 Aucun arbre d'entraînement (différentiel) ou de changement rapide (*quick change*) n'est permis.
- 5.4.4 Tout accessoire tel que : moyeux de roues, de frein etc., ne doivent pas être soudé à l'essieu.
- 5.4.5 Tous les bras d'ajustement doit avoir un minimum de 9/16 o.d. X 0.120 de mur.

5.5 PARE-CHOCS

- 5.5.1 Les pare-chocs doivent être fixés au châssis et avoir un diamètre extérieur minimum de $\frac{3}{4}$ de pouce et 0.065 po. de mur en acier doux.
- 5.5.2 Les pare-chocs de côtés doivent être à l'intérieur des pneus sans dépasser le rebord extérieur.
- 5.5.3 Aucun coin pointu ou tranchant n'est permis.
- 5.5.4 Les pare-chocs avant et arrière ne doivent pas excéder la largeur du châssis.

5.6 SUSPENSION

- 5.6.1 Les ressorts sont obligatoire aux 4 roues de modèle *coil over*, torsion ou *leaf spring design*.
- 5.6.2 Aucune suspension indépendante n'est permise.

5.7 RÉSERVOIR D'ESSENCE

- 5.7.1 Aucun système pressurisé d'essence n'est permis.
- 5.7.2 Réservoir de type « *fuel cell* » obligatoire. Il doit être bien ancré et placé dans un compartiment arrière séparé du pilote.

5.8 PNEUS ET ROUES

- 5.8.1 Les pneus se doivent d'être pneumatiques.
- 5.8.2 La circonférence est de 82 pouces maximum (déterminé sur la carcasse. Hoosier 82 ou American racer 26.0).
- 5.8.3 La surface du pneu est de 13 pouces maximum.
- 5.8.4 La largeur de la jante (*rim*) est de 12 pouces maximum.
- 5.8.5 Les jantes d'acier ou d'aluminium sont permises.
- 5.8.6 Les *bead-lock* sont permis.
- 5.8.7 Le diamètre des roues et pneus doit être de 13 pouces.
- 5.8.8 Le compound pour le pneu arrière droit est Hoosier SP3 ou American racer SD44 à l'extérieur et hoosier D12 ou américain racer SD33 à l'intérieur
- 5.8.9 Aucun travail ne peut être effectué sur les pneus, à l'exception de les « *groover* et *siper* ».
- 5.8.10 Aucun traitement chimique n'est autorisé.

5.10 INJECTION ET ESSENCE

- 5.10.1 Aucun turbo ou super chargeur n'est permis.
- 5.10.2 Seule l'injection électronique d'origine est permise.
- 5.10.3 Les essences autorisées sont : l'essence Sunoco GTX 260, le C12, l'essence de pompe (Ultramar ou Shell), l'essence 50/50 (CTX 260 + pompe ou C12 + pompe)

5.11 SYSTÈME DE FREIN

- 5.11.1 Toutes les voitures doivent être équipées d'un frein hydraulique et installé sur l'essieu arrière.
- 5.11.2 Les freins doivent être en bonne condition.
- 5.11.3 Le frein avant est optionnel.

5.12 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

- 5.13.1 Le radiateur et le refroidisseur d'huile ne doivent pas être installés dans l'habitacle du pilote ni derrière le pilote. Le radiateur doit être installé dans le compartiment moteur.

5.13 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

- 5.13.2 L'échappement ne doit en aucun cas être installé dans l'habitacle du pilote.
- 5.13.3 L'échappement est obligatoire.

5.14 DIRECTION

- 5.14.1 L'engrenage de la direction doit être en bonne condition.
- 5.14.2 Toutes les barres doivent être d'un minimum de 3/8 filé et un minimum 9/16 et 0.120 d'épaisseur.
- 5.14.3 L'essieu avant devra être en acier de 1.1/4 O.D. par 0.120, ou en cromoly de 1.1/4 .095
- 5.14.4 Le diamètre de l'axe de direction (*shaft*) doit avoir une épaisseur de 5/8 O.D.
- 5.14.5 Le volant (*steering*) devra être équipé d'un relâchement rapide (*unlock*).

5.15 MOTEUR

Le moteur devra être scellé par les inspecteurs techniques avant le premier programme de la saison. Aucun scellé ne sera installé aux pistes à moins d'une entente avec le directeur technique. Un moteur non-scellé utilisé par un membre occasionnel ne pourra être utilisé que deux fois. Ce moteur pourra être inspecté par le comité technique et pourrait être refusé s'il ne respecte pas les règlements.

- 5.15.1 Les moteurs doivent être de 4 cylindres en ligne de 1000 cc à injection. Ils doivent provenir d'une moto des marques suivantes: Honda, Kawasaki, Suzuki ou Yamaha. Les moteurs de l'année en cours devront être approuvés par le comité technique.
- 5.15.2 Tous les moteurs devront demeurer stock. La définition de stock est : « De la même façon que le manufacturier a installé le moteur dans la moto. Toutes les pièces internes et externes doivent être d'origine ».
- 5.15.3 Les propriétaires de moteurs Suzuki 2001 à 2004 (et avec lequel ils ont coursé pendant la saison 2012) peuvent augmenter le régime moteur à 13 100 rpm. En résumé : Base d'origine OEM et modifications permises : tête « *portées* », changer les *cam* et augmenter le régime moteur à 13 100 rpm. La boîte doit être faite par Patrice Goyette, avec la présence d'une autre personne neutre.
- 5.15.4 Le rafraichissement du moteur est autorisé avec des pièces OEM.

5.15 MOTEUR (SUITE)

MODIFICATIONS PERMISES :

Seules ces modifications sont permises et toutes autres modifications sont totalement interdites.

1. Système échappement et headers;
2. Panne à huile pour adaptation au sprint (panne huile basse);
3. Moteur 2001 à 2004 Suzuki = *cam, porting, spring valve* sont autorisés;
4. Moteur 2001 à 2006 : enlever *gear* dans la transmission seulement;
5. Adaptation du filage pour les voitures afin d'enlever toutes alarmes d'origine;
6. Bol à air à condition qu'elle soit en vente sur le marché;
7. Levier de vitesse;
8. Pompe à essence externe;
9. Système accusump (accumulateur d'huile externe);
10. Système anti-pollution.
11. Les moteurs de la génération GSX-R 1000 2005-2006 peuvent être utilisés pour réparer moteur GSX-R 1000 2007-2008 à l'exception de l'électronique.

SECTION 6 : COMITÉ DE DIRECTION

Prendre note que tous les officiels et les membres de la direction agissent bénévolement au sein de l'association et ne peuvent être poursuivis pour blessures ou décès de personne.

SECTION 7 : RÉCOMPENSES ANNUELLES

7.1 RECRUE DE L'ANNÉE

- 7.1.1 Première année complète avec A.M.S.Q. (ne doit pas avoir fait plus de 4 courses avec L'A.M.S.Q. dans les années précédentes);
- 7.1.2 Être membre en règle et avoir payé sa carte de membre au début de la saison;
- 7.1.3 Le titre est remis au pilote recrue ayant le plus de points au championnat.

7.2 MÉCANIQUE DE L'ANNÉE

Le Lightning sprint ayant la meilleure fiabilité durant la saison.

7.3 LA PLUS BELLE ÉQUIPE DE LIGHTNING SPRINT

Vote populaire des membres, promoteurs et accompagnateurs de la série.

7.4 LE PLUS BEAU LIGHTNING SPRINT

Vote populaire des membres, promoteurs et accompagnateurs de la série.

7.5 MEILLEUR ESPRIT SPORTIF

Vote populaire des membres.

Tous les récipiendaires doivent avoir participé à 75 % des courses de la série.