

Enduro Elite

Règlement officiel 2026 (Version 1.1)

(Règlement traduit à l'aide de Google Traduction. Veuillez nous excuser pour les éventuelles erreurs.)

Membres de retour : Les changements récents sont surlignés en JAUNE.

L'Enduro Elite Series est une série de courses « pour les pilotes, par les pilotes », née du désir d'offrir un niveau de compétition de haut niveau, roue contre roue, sans les barrières habituelles à l'entrée, les règles complexes et la nécessité d'avoir une fortune.

Enduro Elite privilégie le perfectionnement des compétences de pilotage avant l'amélioration des pièces automobiles.

Nous apprécions l'ingéniosité et la créativité en matière d'ingénierie. Comme vous le verrez dans le règlement ci-dessous, nous vous laissons une certaine marge de manœuvre.

Cependant, lorsque nous voyons des pièces sophistiquées, nous exigeons un niveau de pilotage exceptionnel.

Enduro Elite est une série strictement sans contact. Néanmoins, les voitures de course peuvent être endommagées et les pilotes peuvent se blesser, voire pire. Être pilote est épuisant et éprouvant pour le corps, l'esprit et les finances. Nous vous recommandons de passer un examen médical complet et d'obtenir l'autorisation de votre médecin avant de participer à la compétition.

L'inscription et/ou l'arrivée sur le circuit impliquent que vous comprenez les risques associés à ce sport qui peut changer une vie et que vous acceptez de respecter les règles, les exigences et les restrictions qui y sont énoncées, et reconnaissez que vous et votre équipe/équipage/invités/club de fans participez à vos propres risques et ne tiendrez pas Enduro Elite, ses propriétaires, son personnel, ses sponsors, ses partenaires, ses fournisseurs, ses associations et ses cessionnaires responsables.

TABLE DES MATIÈRES

1. TYPES DE VOITURES
2. TYPES DE PILOTES
3. ÉQUIPES / NOMBRE DE PILOTES
4. INSCRIPTION À UNE COURSE ET COÛTS
5. SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET CONSIGNES
6. SÉCURITÉ EXTÉRIEURE ET CONSIGNES
7. SÉCURITÉ DU PILOTE
8. RAVITAILLEMENT
9. CONTRÔLE TECHNIQUE ET DE SÉCURITÉ
10. JOUR DE COURSE
11. À QUOI S'ATTENDRE
12. PÉNALITÉS
13. BONNES RÈGLES DU PILOTE / « RÈGLES NON ÉCRITES »
14. PÉRIODE DE PROBATION
15. SIGNIFICATION DES DRAPEAUX DE COURSE
16. QUI GAGNE QUOI
17. CHRONOMÉTRAGE EN DIRECT
18. CALENDRIER/POINTS/CHAMPIONNAT
19. RÉCOMPENSES
20. PROTESTATIONS
21. CHRONOMÈTRES DE TOUR
22. BÉNÉVOLES
23. ESPRIT DES RÈGLES
24. LES PETITS LIGNES
25. LISTE DE VÉRIFICATION AVANT LA COURSE

1. QUEL GENRE DE VOITURES

- 1.1 Véhicules de série à quatre roues, initialement conçus pour la route, mais transformés en voitures de course pour les compétitions d'endurance sur circuit. Enduro Elite attire des pilotes de tous niveaux et de toutes disciplines, notamment PCA, SCCA, NASA, 24 Heures du Mans, ChampCar, clubs BMW, Spec Miata, ICSCC, etc. Pour toute question, veuillez contacter chuck@enduroelite.ca.
- 1.2 Lors du contrôle technique et de l'inscription, chaque concurrent aura la possibilité d'indiquer sa catégorie de compétition en fonction de ses temps au tour estimés. Un autocollant de catégorie optionnel sera alors apposé sur la voiture. Si les résultats réels ne correspondent pas à l'estimation, un reclassement sera effectué.
- 1.3 Si l'équipe n'est toujours pas sûre de ses temps au tour, Enduro Elite se réserve le droit de la placer dans une classe appropriée après le début de la course et la présentation de preuves réalistes.
- 1.4 Pour les voitures jugées « exceptionnellement sur-préparées », Enduro Elite propose une catégorie Exception. Cela signifie simplement que votre voiture est trop rapide pour respecter l'esprit de notre règlement. Nous souhaitons que vous restiez sur la piste et que vous puissiez vous amuser avec les autres voitures, mais vous ne concourez pas pour le podium.
- 1.5 **Enduro Elite permet aux voitures de tout âge de participer, pourvu que cela respecte l'esprit du règlement.**
- 1.6 Il est recommandé d'avoir une voiture de course et une livrée propres et professionnelles. Bien que toutes les voitures soient autorisées à participer, elles ne seront pas incluses dans les résultats, les photos ou les vidéos si elles ne répondent pas aux normes visuelles et/ou si elles n'arborent pas les autocollants de la série Enduro Elite.

2. QUEL TYPE DE CONDUCTEURS

- 2.1 Les conducteurs doivent être âgés d'au moins 18 ans et posséder un permis de conduire canadien ou international valide.
- 2.2 Nous recommandons fortement aux novices de suivre une formation de pilotage lors d'une journée circuit/HPDE locale avant de participer à une course d'endurance roue contre roue.
- 2.3 Enduro Elite peut autoriser les mineurs justifiant de deux ans d'expérience en compétition automobile (karting, quarter midget, etc.) à participer à ses événements. Une autorisation écrite préalable est requise et tous les pilotes de moins de 18 ans doivent être accompagnés d'un tuteur légal et présenter une décharge de responsabilité pour mineurs dûment remplie et notariée. Pour plus d'informations, veuillez contacter chuck@enduroelite.ca.

3. ÉQUIPES/NOMBRE DE CHAUFFEURS

- 3.1 Une équipe d'endurance est composée d'au moins deux pilotes pour une épreuve spécifique. Chaque équipe doit avoir un capitaine, responsable du nom et du numéro de la voiture, ainsi que de l'inscription du véhicule à la course (le capitaine peut être pilote ou non). Vous ne connaissez pas encore tous vos pilotes ? Pas de problème ! Les pilotes peuvent rejoindre l'équipe à tout moment, à condition d'avoir réglé leur cotisation avant le jour de la course.
- 3.2 La catégorie SOLO est réservée aux équipes monoplaces. Cette catégorie prend le départ de chaque course avec les équipes d'endurance (et participe à toutes les séances d'essais libres). Cependant, chaque voiture SOLO franchit la ligne d'arrivée 60 minutes après le départ. Après la ou les courses, les voitures solo peuvent utiliser le temps restant pour des essais (sur une piste chaude, en présence d'autres pilotes d'endurance ; le règlement doit donc être respecté). Ces essais supplémentaires peuvent être effectués à la carte, sur place, si vous souhaitez prolonger votre session. Seules les voitures de la catégorie Solo sont autorisées à utiliser des pneus slicks.

4. PARTICIPATION À UNE COURSE ET COÛTS

- 4.1 L'adhésion obligatoire pour les pilotes en 2026 est de 99,99 \$.
 - Les capitaines d'équipe doivent d'abord créer leur profil ICI, puis un profil d'équipe avec le type de voiture, le nom de l'équipe et le numéro de la voiture.
 - Chaque pilote doit créer son profil ICI et souscrire une adhésion pour 2026.
 - Tous les nouveaux pilotes sont en période probatoire pour leurs deux premières courses.
 - Les membres peuvent ensuite rejoindre leur équipe dans la plateforme en la recherchant.
- 4.1.1 Pour que les membres d'équipage reçoivent des courriels importants contenant des informations et des formulaires de décharge électroniques, ils doivent s'inscrire à notre liste de diffusion en allant ICI et en faisant défiler jusqu'en bas.
- 4.1.2 **Si un conducteur est découvert, pendant ou après l'événement, qu'il n'a pas payé sa cotisation annuelle pour l'année en cours, les résultats seront supprimés pour toutes les voitures qu'il conduisait.**
- 4.2 **LES FRAIS D'INSCRIPTION AUX ÉPREUVES D'ENDURANCE EN 2026 SONT CALCULÉS PAR ÉPREUVE, VOIR L'INSCRIPTION POUR PLUS DE DÉTAILS.**

- 4.3 RÉDUCTION POUR PAIEMENT ANTICIPÉ – Économisez 200 \$ sur tout événement si vous payez plus de 30 jours avant celui-ci.
- 4.3.1 FRAIS D'INSCRIPTION À LA COURSE EN SOLO – CALCULÉS PAR ÉVÉNEMENT, VOIR L'INSCRIPTION POUR PLUS DE DÉTAILS
- 4.3.2 TEMPS DE PRATIQUE SOLO - 149,00 \$ pour chaque tranche supplémentaire de 60 minutes de pratique.
- 4.3.3 ENSEMBLE D'AUTOCOLLANTS ENDURO ELITE - 199,00 \$ (frais de livraison inclus)
- Tous les prix sont indiqués en dollars canadiens (CAD) et sont sujets aux taxes.

5. SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET CONSIGNES DE VOITURE

Remarque : Le site Web de la Fondation SFI est une excellente ressource concernant les questions de sécurité des véhicules, telles que l'installation correcte des faisceaux de câbles, les systèmes d'extinction d'incendie embarqués, etc. Voir : <https://sfifoundation.com>

- 5.1 ARCEAU DE SÉCURITÉ - Arceau de sécurité à 6 points minimum (8 points ou plus recommandés) ou de type halo, construit en tubes DOM (étrirés sur mandrin) sans soudure, en acier allié ou doux. Les types d'acier (allié et doux) ne doivent pas être mélangés. Il est recommandé d'utiliser des tubes en acier doux DOM (SAE 1020 ou 1025), en acier allié (par exemple SAE 4130 ou T45) ou en Docol R8. Les tubes ERW, en acier inoxydable et autres tubes d'échappement sont interdits. L'arceau doit comporter un arceau principal, une ou plusieurs diagonales d'arceau principal, une barre de harnais, des tirants arrière, un halo, des pieds avant, une barre de tableau de bord et des barres de seuil/de porte côté conducteur et passager.
- 5.1.1 Les barres de porte peuvent être de type « H » (aussi appelées barres d'échelle ou barres de type « NASCAR ») ou de type « X » (aussi appelées barres transversales). Pour les barres de porte de type « X », des goussets de renfort (aussi appelés renforts en forme de tacos) sont nécessaires à l'intersection des deux barres principales.

- 5.1.2 Le diamètre et l'épaisseur de paroi minimaux requis pour les tubes sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Poids du véhicule	Jusqu'à 2200 lb	2201 à 2699 lb	2700 à 3000 lb
Dimensions des tubes (pouces)	1,5 po x 0,095 po	1,5 po x 0,120 po ou 1,75 po x 0,095 po	1,75 po x 0,095 po

- 5.1.3 Les cages doivent être fabriquées à partir de tubes avec des soudures de haute qualité et des coudes appropriés. Il est également recommandé d'utiliser des goussets à tous les joints de la cage.
- 5.1.4 Veuillez percer un trou d'inspection de 3/16" dans la cage afin de pouvoir mesurer l'épaisseur de la paroi et le diamètre du tube.
- 5.1.5 Les pilotes, assis et ceinturés, portant un casque, doivent se trouver à au moins 5 cm (2 pouces) sous le haut de l'arceau de sécurité. Les barres de l'arceau doivent être suffisamment rembourrées avec un rembourrage haute densité conforme à la norme SFI 45.1, couvrant toutes les zones susceptibles d'entrer en contact avec le pilote. Il est attendu de votre équipe qu'elle effectue un essai à l'ajustement pour tous les pilotes avant leur arrivée sur le circuit.
- 5.1.6 Veuillez noter que les solutions d'arceau de sécurité boulonné ne sont pas suffisantes. Ces solutions ne sont plus acceptées depuis 2018.
- Remarque : De manière générale, si votre arceau de sécurité est conforme aux règlements des clubs SCCA, NASA, 24 Heures du Mans, ChampCar, PCA, WRL ou BMW, vous pouvez l'utiliser sans problème avec Enduro Elite.

Pour toute question ou en cas de doute, veuillez nous contacter à l'adresse chuck@enduroelite.ca.

- 5.2 SIÈGES - Les sièges doivent être des modèles adaptables et conçus spécifiquement pour la course. Les sièges moulés, artisanaux ou d'origine ne sont pas autorisés.
- 5.2.1 Les sièges doivent être conformes aux normes SFI 39.1 ou SFI 39.2, ou FIA 8855-1999 ou 8862-2009. L'étiquette de certification et la date de fabrication, ou la date d'expiration, doivent être visibles et lisibles lors du contrôle technique.
- 5.2.2 Les sièges doivent être solidement fixés et comporter des renforts de dossier suffisants (consultez les recommandations du fabricant). Pour éviter tout basculement vers l'arrière et résister aux impacts de toutes directions, le siège conducteur doit être fixé à l'arceau de sécurité ou au plancher du véhicule. Veuillez particulièrement à renforcer les plaques de fixation. Des plaques d'acier ou des rondelles de charge d'au moins 6,35 cm (2,5 pouces) sont nécessaires pour une fixation sur tôle.
- 5.2.3 La visserie (boulons, vis, écrous, etc.) utilisée pour fixer le siège, les supports et les glissières est tout aussi importante que le siège, les supports et les glissières eux-mêmes. Privilégiez une visserie de classe 10.9 (métrique) ou de grade 8 (SAE/impérial) au minimum. L'acier inoxydable, l'aluminium, le laiton et toute autre visserie de qualité douteuse seront refusés.
- 5.2.4 Pour s'adapter aux différentes tailles de pilotes, les sièges coulissants sont autorisés, mais doivent être fixés de manière tout aussi sécurisée et nécessitent souvent l'installation d'un support lombaire (sauf si un ensemble siège/coulissant homologué FIA/SFI est utilisé, auquel cas aucun support lombaire n'est requis).

Soyez vigilant lors de l'installation de la ceinture anti-sous-marinage avec un siège sur glissières. L'angle de la ceinture est important pour la sécurité. En cas de grande disparité de tailles entre vos pilotes, envisagez d'installer plusieurs ceintures anti-sous-marinage, voire de couleurs différentes.

- 5.2.5 Un dossier de siège situé à plus de trois (3) pouces en avant de la barre de la cage nécessite un support de dossier.
- 5.3 PASSAGERS - Bien qu'aucun passager ne soit autorisé pendant une course, un deuxième siège peut être installé mais doit répondre aux mêmes spécifications en matière de siège, de fixation et de ceinture.
- 5.4 CEINTURES DE SÉCURITÉ/HARNAIS DE CONDUCTEUR - Doivent être homologués SFI (16.1, 16.2, 16.5 ou 16.6) ou FIA (8853-2016 ou 8853-1998) et comporter un harnais à 5, 6 ou 7 points avec des sangles de 5 à 7,5 cm de large (5 cm étant fortement recommandé). Pour plus d'informations sur les sangles de 5 et 7,5 cm, veuillez consulter ce document. Un harnais à 5 points doit être composé de deux sangles d'épaule, deux sangles abdominales et une ceinture anti-sous-marine. L'étiquette de certification et la date de fabrication ou de péremption doivent être visibles et lisibles lors du contrôle technique.
- 5.4.1 Les ceintures doivent être en parfait état et ne pas dépasser leur date de péremption. Les ceintures homologuées SFI ont une durée de vie de deux (2) ans à compter de leur date de fabrication, tandis que les ceintures certifiées FIA ont une durée de vie maximale de cinq (5) ans à compter de leur date de fabrication (remarque : la date de péremption est parfois simplement indiquée sur les ceintures). Remarque : lors de l'installation des ceintures, veillez à ce que leur matériau ne frotte contre aucune partie du siège, notamment les œillets du harnais d'épaule, l'arceau de sécurité ou toute autre partie du véhicule, afin d'éviter tout frottement susceptible de compromettre leur intégrité.
- 5.4.2 Les ceintures en Y (à un seul point) et les harnais à 4 points ne sont pas autorisés.
- 5.4.3 Les fixations de ceinture à clip doivent être sécurisées par un fil de fer ou une goupille après installation. La visserie utilisée pour fixer les faisceaux doit être au minimum :
- 7/16" UNF SAE Grade 5
 - 3/8" UNF SAE Grade 8
 - M12 Classe 8.8
 - M10 Classe 10.9
- ou supérieure, et utiliser des rondelles de charge d'au moins 63,5 mm (2,5 pouces).
- 5.5 SYSTÈMES D'EXTINCTION D'INCENDIE – Un système d'extinction d'incendie pleinement opérationnel et chargé, dont la date de péremption n'est pas dépassée (SFI 17.1 ou FIA J253.7.2), est requis. Les bouteilles d'extincteur doivent être recertifiées tous les deux (2) ans. L'étiquette de certification, ainsi que la date de fabrication, la date de péremption, la date de la dernière révision ou la date limite de révision, doivent être visibles et lisibles lors du contrôle technique.
- 5.5.1 Le système doit comporter un indicateur de niveau de charge dans la bouteille et doit être entièrement chargé (« dans le vert »).
- 5.5.2 Le point d'activation du système doit être clairement indiqué par un autocollant « E Circle » d'extincteur disponible au service d'inspection technique et de sécurité.
- 5.5.3 Il est nécessaire de disposer au minimum de deux (2) buses et d'une bouteille d'au moins 2,25 litres, activable par le conducteur en position attachée. La disposition des buses peut être la suivante : deux (2) côté conducteur ou une (1) côté conducteur et une (1) côté moteur. Besoin d'une nouvelle certification ? Contactez Ultraray Motorsports.
- Remarque : Il est **FORTEMENT RECOMMANDÉ** d'inspecter régulièrement le mécanisme d'activation (câbles, gaine, leviers, poignées, etc.) afin d'assurer son bon fonctionnement et d'éviter tout accroc. Veillez également à ce que les conduites et les buses soient exemptes de poussière, de saleté, de contaminants, d'insectes, de toiles d'araignée ou de tout autre élément susceptible de les obstruer et d'entraver la circulation de l'agent extincteur.
- Si la bouteille a été partiellement déchargée, même brièvement (en heurtant accidentellement le mécanisme, en testant le point d'activation un peu trop vigoureusement, etc.), elle doit être recertifiée.
- 5.6 Filets de fenêtre – Obligatoires afin d'empêcher les bras ou les mains du conducteur de sortir par la fenêtre en cas d'incident. Les filets de fenêtre doivent être homologués SFI 27.1, FIA 8863-2013 ou J253.11 et leur date de péremption doit être valide (deux (2) ans pour les filets SFI et cinq (5) ans pour les filets FIA). L'étiquette de certification et la date de fabrication ou de péremption doivent être visibles et lisibles lors du contrôle technique.
- 5.6.1 L'installation correcte du filet et de son système de verrouillage est impérative pour une évacuation en toute sécurité du conducteur (c'est-à-dire pour sortir du véhicule). Les filets de fenêtre ne doivent en aucun cas être fixés à la portière elle-même, même si celle-ci a été immobilisée par soudure ou tout autre moyen. Les filets de fenêtre doivent être équipés d'un système de verrouillage facile à utiliser et sécurisé, accessible au conducteur, à l'équipe de sécurité ou à toute autre personne présente. L'utilisation de colliers de serrage est interdite. Le Lexan et le plexiglas ne peuvent en aucun cas remplacer un filet de fenêtre et son système de verrouillage.

Remarque : L'évacuation du conducteur est une procédure que toute votre équipe doit régulièrement pratiquer. Il est essentiel que les conducteurs et les membres d'équipage maîtrisent parfaitement la procédure de déconnexion des ceintures, des équipements radio et des systèmes de refroidissement des combinaisons, ainsi que la manière d'abaisser le filet de fenêtre pour une évacuation rapide et sûre en cas d'urgence.

- 5.7 COUPURE D'URGENCE – La présence d'un coupe-circuit est obligatoire. En position OFF, il doit couper l'alimentation électrique du véhicule. Ce coupe-circuit doit être désactivé lors de toute utilisation de carburant et doit interrompre l'allumage, la batterie principale et le circuit de charge/alternateur.
- 5.7.1 L'interrupteur doit être clairement identifié par un autocollant « Interrupteur principal » en forme d'éclair, disponible au service d'inspection technique et de sécurité, et la position « ARRÊT » doit être clairement indiquée. Un morceau de ruban adhésif avec l'inscription « ARRÊT » au stylo ne sera pas suffisant.
- 5.7.2 L'interrupteur doit être installé de manière à ce qu'un conducteur, en position assise et ceinture attachée, puisse facilement le manipuler.
- 5.7.3 Un seul (1) circuit à faible ampérage est autorisé à maintenir l'alimentation de certains appareils électroniques en tant qu'exception à la règle 5.7 lorsque la voiture est « ÉTEINT ».
- 5.7.3.1 Le circuit de faible ampérage doit être protégé par un fusible (10 A maximum) situé entre la batterie et tout autre élément du circuit.
- 5.7.3.2 Le circuit de faible intensité ne doit en aucun cas alimenter un élément lié au système d'injection, à l'allumage ou à la gestion moteur. Il est destiné aux appareils auxiliaires tels que les enregistreurs de données, les systèmes de télémétrie, les caméras, les radios et autres dispositifs basse consommation non essentiels au fonctionnement du véhicule.
- 5.7.4 Si un coupe-circuit externe supplémentaire est utilisé sur le véhicule, il doit interrompre toute alimentation électrique provenant de la batterie vers chaque circuit, y compris tout circuit soumis à la règle 5.7.3. Ceci afin que, si les équipes de sécurité décident d'utiliser le coupe-circuit externe, elles ne soient pas induites en erreur quant à l'alimentation électrique restante.
- 5.8 INTÉRIEUR DU VÉHICULE - L'intérieur du véhicule doit être exempt d'airbags et de tout objet non fixé, câbles, fils, tuyaux, moquette, tapis de sol, isolant, plastique et tout matériau inflammable. Veillez également à retirer tout élément tranchant ou susceptible d'entraver l'entrée, la conduite et la sortie du véhicule en toute sécurité. Veuillez vider l'habitacle autant que possible et désactiver les dispositifs de verrouillage de sécurité du contact. Un système de démontage rapide du volant est particulièrement pratique. Dans le cas de combinaisons réfrigérées, les glacières doivent être solidement fixées à l'aide de sangles appropriées. Les caméras doivent être solidement fixées afin d'éviter tout détachement en cas d'accident, de collision ou de contact.
- 5.9 EXTÉRIEUR DU VÉHICULE – Il est fortement recommandé que votre ou vos voitures de course arrivent propres et en bon état. Aucune réparation de carrosserie importante ne doit être nécessaire. C'est en partie pour cette raison que nous sommes stricts quant à l'interdiction de tout contact. Nous souhaitons que l'ensemble des voitures présente une apparence professionnelle.
- 5.9.1 Les véhicules ne doivent comporter aucune pièce, panneau de carrosserie ou autre objet superflu qui dépasse de la carrosserie. Ceci inclut les caméras, qui doivent toutes être solidement fixées à l'intérieur du véhicule. Les caméras fixées sur les casques sont également strictement interdites.
- 5.9.2 Les antennes extérieures sont autorisées pour la radio, la télémétrie et autres communications, mais elles doivent être orientées vers le haut et fixées soit sur le toit, soit derrière le pilote. Elles ne doivent pas dépasser latéralement les lignes de la carrosserie. Si une antenne présente un risque pour les personnes présentes dans les stands, sur la piste ou dans le paddock, il vous sera demandé de la déplacer ou de la retirer.
- 5.9.3 CONDUITES DE FLUIDES INTÉRIEURES - Les conduites de carburant, d'huile et de liquide de refroidissement traversant l'habitacle doivent être gainées de métal (les gaines flexibles ou les conduites tressées en acier sont acceptables). Il est recommandé de gainer également les conduites d'origine. Veuillez noter que le ruban adhésif toilé, le ruban adhésif en aluminium ou tout autre ruban métallisé est interdit. Le liquide de refroidissement autorisé dans le véhicule doit être soit de l'eau, soit du Water Wetter®.
- 5.11.1 PAROIS COUPABLES - Les parois coupe-feu doivent être exemptes de tout trou ou ouverture. Tous les trous doivent être colmatés et réparés avec du métal (soudé ou riveté). Les véhicules à moteur arrière et central doivent également être équipés d'une cloison pare-feu entre le moteur et l'habitacle (en verre ou en métal d'origine). Là encore, TOUS les trous doivent être colmatés et réparés. En cas d'incendie, tout trou non obturé peut se transformer en véritable brasier.
- 5.12 SYSTÈMES D'ALIMENTATION - Le système d'alimentation peut être le réservoir d'origine du véhicule (avec ventilation) ou un réservoir de carburant adaptable conforme aux normes SFI (28.1, 28.2 ou 28.3) ou FIA (FT3-1998, FT3.5 ou FT5) (comme PYROTECT, ATL, Jaz ou Fuel Safe), correctement ventilé et équipé d'une cloison étanche. Les fuites, les dommages et les pièces usées des composants du système d'alimentation sont inacceptables, car ils représentent un risque majeur pour la sécurité.

- 5.12.1 La capacité totale du système est de 24 gallons US, soit 91 litres. La capacité totale du système comprend la ou les piles à combustible, les réservoirs auxiliaires et les réservoirs tampons.
- 5.12.2 Si une équipe arrive au contrôle technique avec une capacité de carburant supérieure à 24 gallons, la quantité de carburant/bidons utilisée à chaque arrêt aux stands sera régulée par le personnel d'Enduro Elite afin de garantir que l'équipe en question ne dépasse pas la quantité maximale autorisée.
- 5.12.3 Pour éviter tout déversement de carburant immédiatement après un ravitaillement (réservoir plein), il est fortement recommandé que les conduites de ventilation du réservoir soient équipées de vannes de séparation et qu'elles s'étendent le plus haut possible (idéalement presque jusqu'au toit). Leur extrémité doit se situer plus bas que le fond du réservoir (au cas où votre voiture serait couchée sur son toit et que la soupape de sécurité soit défaillante). Le choix de l'emplacement de sortie des conduites de ventilation doit être effectué avec précaution. Elles ne doivent pas déboucher à proximité de l'échappement ni d'autres éléments chauds de la voiture. Il convient d'être attentif à ce qui se trouve au vent, sous le vent et en dessous de la conduite de ventilation afin d'éviter tout contact du carburant excédentaire avec une source d'inflammation. Un drapeau noir sera immédiatement déployé sur toute voiture présentant un déversement de carburant (ou de tout autre liquide) sur la piste. La voiture ne sera pas autorisée à reprendre la piste tant que le problème n'aura pas été résolu à notre satisfaction. En cas de récurrence, des sanctions supplémentaires pourront être appliquées.
- 5.12.4 Les réservoirs tampons en ligne peuvent avoir une capacité maximale de 0,5 gallon US (1,9 litre). Un réservoir tampon est défini comme tout dispositif ou récipient situé en amont du réservoir de carburant principal.
- 5.12.5 Dans les véhicules décapotables équipés d'un réservoir de carburant (par exemple, les berlines à hayon, les breaks, etc.), une cloison étanche doit séparer le poste de conduite du réservoir et de sa tuyauterie. Cette cloison a pour but d'empêcher les flammes d'un incendie de carburant d'atteindre et de brûler le conducteur. Pour toute question, veuillez contacter les directeurs techniques et de sécurité d'Enduro Elite à l'adresse chuck@enduroelite.ca et joindre des photos si nécessaire. Chaque véhicule étant unique, nous sommes à votre disposition pour trouver une solution adaptée et sécuritaire.
- 5.13 BATTERIES – Les batteries doivent être solidement fixées à l'aide de la visserie appropriée. Les bornes et autres parties sous tension exposées doivent être recouvertes d'un matériau isolant adapté. Les batteries installées dans le poste de pilotage doivent être placées et correctement fixées dans un boîtier à batteries marin.
- 5.14 ÉCHAPPEMENT - Les systèmes d'échappement sont ouverts, cependant les véhicules doivent respecter les directives de bruit de la piste et ne pas être plus bruyants que 92 dB (à 50 pieds de la piste).
- 5.14.1 Les tuyaux d'échappement doivent être étanches et éloignés de toute partie du système d'alimentation en carburant et du réservoir.
- 5.14.2 Le pot d'échappement doit sortir derrière le siège du conducteur et l'arceau principal de l'arceau de sécurité.
- 5.15 Circuit électrique du châssis – Ouvert.
- 5.16 Changements de moteur et de transmission : les changements de moteur sont autorisés. L'ingéniosité et la créativité sont les bienvenues ! N'oubliez pas que ces améliorations de puissance pourraient vous faire passer dans une catégorie supérieure.
- 5.17 Radiateurs – Ouvert. Les radiateurs et systèmes de refroidissement de rechange sont autorisés. Le liquide de refroidissement du véhicule ne peut être que de l'eau ou du WaterWetter®.
- 5.18 Filtres à air/Induction/Dosage d'air – Ouvert.
- 5.19 ECU et réglage – Ouvert.
- 5.20 Améliorations aérodynamiques. Aucune pénalité liée à l'amélioration de l'aérodynamisme. Eh oui, aérodynamisme ouvert !
- 5.21 Freins - Le système de freinage est ouvert, y compris les disques, étriers, plaquettes, pédales et maîtres-cylindres de rechange.
- 5.22 Suspension/Amortisseurs/Jambes de force/Ressorts : libre. Les ressorts peuvent être coupés. Les amortisseurs et les jambes de force sont libres, de même que les bras de suspension réglables, les silentblocks et les barres anti-roulis. Toute modification de la géométrie de suspension, y compris l'ajout de cales, de boulons à came, d'entretoises, etc., est autorisée.
- 5.23 Confort du conducteur - Ouvert, incluant un équipement d'acquisition de données, une colonne de direction inclinable, des panneaux de commande sophistiqués, des jauges sophistiquées et des systèmes de refroidissement pour le conducteur.
- 5.24 TRANSPONDEURS - Un transpondeur est requis (modèle AMB 260X, X2, TR2 ou équivalent). Nous ne louons pas de transpondeurs.
- 5.25 COMMUNICATIONS RADIO - Les communications radio sont désormais obligatoires. Nous estimons qu'elles sont nécessaires pour deux raisons : 1) Lorsqu'un pilote passe jusqu'à deux heures au volant, il est indispensable de pouvoir le contacter en cas de besoin. 2) Il est parfois important pour la direction de course de transmettre un message à un pilote en demandant à son équipe de ravitaillement de relayer l'information.

- 5.26 VIDÉO EMBARQUÉE - Le minimum requis est une (1) caméra frontale. Cependant, nous recommandons une caméra 360° ou deux (2) caméras (avant et arrière), au cas où Enduro Elite aurait besoin de visionner les images. En cas d'incident en piste et si vous ne disposez pas d'images à fournir à Enduro Elite, le directeur de course ou la direction de course sera contraint d'évaluer vos intentions et manœuvres uniquement sur la base des annonces des commissaires de piste. Vous pourriez alors être pénalisé immédiatement, sans autre forme de procès. En clair, sans preuve, votre cas est irrecevable.

Conseil : Utiliser une batterie externe pour votre caméra peut s'avérer plus pratique que de la recharger sur la prise 12 V de votre voiture.

Si Enduro Elite demande une vidéo et que l'équipe ne la fournit pas avant la fin de la course, toute pénalité se traduira par une déduction de tours de pénalité. L'absence de vidéo entraîne une condamnation et une pénalité. Il est conseillé de disposer de plusieurs cartes SD afin de pouvoir les intervertir lors d'un arrêt aux stands.

- 5.26.1 Toutes les caméras doivent être solidement fixées au véhicule et à l'intérieur de la zone délimitée par la carrosserie, le pare-brise, la lunette arrière et les vitres. Les caméras et leurs supports ne doivent pas dépasser de l'extérieur du véhicule.
- 5.26.2 Seules les caméras intégrées aux casques, comme la Cambox, sont autorisées. Les caméras externes sont interdites.
- 5.26.3 Les équipes doivent conserver plusieurs cartes mémoire ou périphériques de stockage afin d'avoir toujours une carte de rechange à portée de main si nous demandons des images.
- 5.26.4 Si vous souhaitez soumettre des images pour examen/réclamation, veuillez en informer le directeur de course ou la direction de course avant la fin de l'épreuve. Ensuite, veuillez transmettre les images pour examen dans les plus brefs délais.
6. SÉCURITÉ EXTÉRIEURE DU VÉHICULE ET CONSIGNES
- 6.1.1 Le port d'un pare-brise est obligatoire, à condition qu'il soit robuste et puisse résister aux projections de débris sur la piste. Conservez votre pare-brise d'origine ou remplacez-le par un modèle en polycarbonate (Lexan™) ou en treillis d'acier résistant, même si vous regretterez peut-être l'absence d'essuie-glaces. L'acrylique (Plexiglas®) est interdit. Les pare-brise ne doivent présenter aucune fissure. En fonction de l'importance de la fissure, le service technique déterminera si vous êtes autorisé à participer à la course. En cas de doute, contactez chuck@enduroelite.ca
- 6.2 Directives relatives aux vitres et à la lunette arrière. Le verre est autorisé (mais doit être recouvert d'un ruban adhésif transparent ou d'un film protecteur), sauf pour les portières conducteur et passager (les vitres doivent être abaissées ou retirées). Si le véhicule est une voiture 4 portes, les portières arrière peuvent être vitrées. La lunette arrière est autorisée (si elle est correctement fixée avec du ruban adhésif). Le polycarbonate (Lexan™) et l'acrylique (Plexiglas®) sont également acceptables pour remplacer la lunette arrière.
- 6.3 Les portes, le capot et les ailes sont obligatoires. Le capot doit être solidement fixé au véhicule à l'aide des loquets d'origine ou d'un système de goupilles de capot renforcées.
- 6.3.1 L'ajout d'éléments extérieurs tels que des barres de protection, des pare-chocs renforcés, des chasse-pierres ou autres est interdit, car il s'agit d'une compétition sans contact. Ces équipements ne devraient pas être nécessaires. Le directeur technique se réserve le droit d'autoriser la participation de véhicules dont la carrosserie, y compris le capot, est endommagée lors d'une épreuve.
- 6.4 Les toits ouvrants, les toits T-Top et les cabriolets sont autorisés sous les conditions suivantes.
- 6.4.1 Les toits ouvrants en verre ou en Lexan sont interdits. Les panneaux de toit ouvrant d'origine, les plaques métalliques pleines ou les filets de fenêtre doivent être utilisés pour couvrir toute ouverture de toit ouvrant et être solidement fixés.
- 6.4.2 Les voitures décapotables ou à toit ouvrant sans filet de sécurité correctement fixé devront porter des sangles de maintien des bras (à apporter au contrôle technique). Les pilotes se présentant à la sortie des stands sans sangles de maintien des bras ne seront pas autorisés à partir.
- 6.5 Pour concourir à un podium ou marquer des points, les équipes doivent utiliser l'ensemble complet d'autocollants Enduro Elite. Les kits sont disponibles lors de l'inspection technique ; vous pouvez également en commander un par courriel à chuck@enduroelite.ca.
- 6.5.1 Les numéros d'immatriculation ne peuvent être réservés que lors de votre inscription à votre premier événement de la saison (premier arrivé, premier servi). Les numéros à un, deux ou trois chiffres sont autorisés. Tous les panneaux de numéro fournis doivent être apposés aux emplacements indiqués.
- 6.5.2 Si le numéro que vous vous présentez est déjà réservé par une autre équipe, il vous incombera de le modifier. Les numéros sont attribués selon le principe du premier arrivé, premier servi. Si vous ne souhaitez pas ajouter un grand « 1 » à votre magnifique numéro de voiture, inscrivez-vous rapidement afin de réserver celui que vous désirez.

- 6.6 Les rétroviseurs sont obligatoires ; au moins un rétroviseur intérieur (d'origine ou panoramique) et un rétroviseur côté conducteur sont requis.
- 6.7 Au moins deux (2) feux de freinage fonctionnels sont requis, idéalement l'un d'eux monté à l'arrière du véhicule, au-dessus d'une zone de risque de collision (afin d'éviter toute casse en cas d'incident). Les feux de freinage trop faibles ou fonctionnant par intermittence seront considérés comme non fonctionnels et devront être réparés avant toute utilisation sur la piste.
- 6.8 Un feu de pluie est obligatoire. Ce feu doit être installé à l'arrière du véhicule et suffisamment haut pour être visible des autres véhicules. Tout véhicule dont le feu de pluie est défectueux recevra immédiatement un drapeau noir ou rouge (type « boule de viande ») en cas de pluie ou de réduction de la visibilité.
- 6.9 Il est recommandé de câbler l'éclairage anti-pluie de manière à ce qu'il s'allume en même temps que les essuie-glaces.
- 6.10 Des crochets/sangles de remorquage sont obligatoires à l'avant et à l'arrière (une ouverture de 7,5 cm est recommandée pour le passage de la sangle). Ils doivent être fabriqués dans des matériaux capables de supporter le poids de votre véhicule, même s'il est embourbé ou, pire encore, coincé contre une glissière de sécurité. Remarque : Si votre véhicule est remorqué, exercez toujours une légère pression sur la pédale de frein pour maintenir la tension de la sangle. À défaut, la sangle risque de se détendre, ce qui pourrait arracher le crochet de remorquage ou entraîner la rupture de la sangle si vous roulez dessus.
- 6.11 Pneus/Roues. Il n'existe pas de « pneu standard », mais les pneus doivent avoir un indice d'usure UTQG d'au moins 180 et être homologués DOT. Aucune restriction ne s'applique aux roues. Tous les véhicules doivent être conformes, quelle que soit leur catégorie, car il s'agit du principal moyen de contrôle de la vitesse mis en œuvre par cette série.
- 6.12 Toutes les équipes doivent utiliser une largeur de pneu maximale de 255. Des pneus plus larges peuvent être utilisés, mais toute équipe utilisant des pneus d'une largeur de 255 ou plus fera l'objet d'un examen plus approfondi lors de l'inspection technique concernant les performances de la voiture.
- 6.12.1 Les équipes surprises à utiliser des pneus non homologués peuvent être disqualifiées, exclues de leur catégorie et sont soumises à la décision du directeur de course.
- 6.12.2 Uniquement pour la catégorie Solo, les pneus sont libres et les pneus slicks peuvent être utilisés.
- 6.13 Si le directeur de course ou l'inspecteur technique estime qu'une voiture est sur-préparée pour le niveau de compétition, elle pourra faire l'objet d'un ajustement de performance sous forme de tours de pénalité (ainsi que d'un temps de qualification spécifique) au début de chaque course, jusqu'à ce qu'un dérèglement suffisant soit constaté. Ceci garantit l'équité pour tous et permet à chacun de prétendre au podium.

En conclusion, toutes les voitures sont soumises à l'appréciation du directeur de course lors du contrôle technique.

- 7. SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR – Tous les équipements de sécurité du conducteur peuvent faire l'objet d'une inspection afin de vérifier leur conformité aux exigences et de s'assurer de leur bon fonctionnement et de leur état. Les étiquettes de certification doivent être lisibles, apposées et intactes.
- 7.1 Casques – Le casque du pilote doit être un casque intégral de type SA (usage sportif), SA2020 ou SA2025, en bon état. Les casques Snell M (moto) et Snell K (karting) sont interdits. La visière, fonctionnelle et refermable, doit être intacte ; son utilisation est recommandée mais non obligatoire. La visière est obligatoire lors du ravitaillement en carburant ou dans la voie des stands lorsque le bouchon du réservoir est retiré.
- 7.2 Un système de retenue de la tête et du cou est obligatoire pour tous les conducteurs, tel qu'un SFI 38.1 ou FIA 8858-2010 (HANS®, Leatt® NecksGen® etc.).
- 7.2.1 Le système de retenue de la tête et du cou doit avoir été fabriqué ou recertifié au cours des dix (10) dernières années (2016 et après). Les coussins en mousse sont interdits!
- 7.2.2 Les conducteurs sont autorisés à partager un dispositif de retenue de la tête et du cou.
- 7.3 Les combinaisons de course sont acceptées pour tous les âges, mais doivent être en bon état, sans déchirures ni trous, et comporter une certification SFI (3.2 A/1, A/3, A/5, A/10, A/20) ou FIA (8856-2000 ou 8856-2018) valide. Elles peuvent être monopieces ou deux pieces.
- 7.3.1 Les combinaisons monocouches SFI 3.2A/1 ou 3.2A/3 et les combinaisons multi-pieces doivent être portées avec des sous-vêtements ignifugés certifiés SFI (3.3) ou FIA (8856-2000 ou 8856-2018) (par exemple, Nomex ou Carbon-X). Bien que les combinaisons monocouches (avec sous-vêtements) soient autorisées, leur utilisation est déconseillée ; le port d'une combinaison multi-couches FIA ou SFI 3.2/A5 ou supérieure est fortement recommandé. Les combinaisons multi-couches peuvent être portées sans sous-vêtements, mais le port de l'ensemble complet est fortement recommandé.
- 7.4 Le port de chaussettes, chaussures et gants ignifugés est obligatoire. Ils doivent être conformes aux normes SFI (3.3) ou FIA (8856-2000 ou 8856-2018) et ne doivent présenter ni déchirures ni trous. Les matières telles que le polyester et le coton sont interdites.

- 7.5 Le port d'une cagoule, d'une jupe de casque ou d'une jupe de casque est fortement recommandé, mais non obligatoire sauf si vous avez la barbe ou les cheveux longs non couverts par votre casque (hommes et femmes). Homologation SFI (3.3) ou FIA (8856-2000 ou 8856-2018) requise.
- 7.6 Le port de dispositifs de retenue des bras est obligatoire dans les véhicules décapotables, à toit ouvert ou à toit T-top. Normes SFI (3.3/5) ou FIA (J253.11 SCTA 3.D.3).

Normes SFI et FIA acceptées pour l'équipement de sécurité : équipement du pilote

Catégorie	SFI Spec	FIA Standard
Casque	Snell SA 2015, SA 2020	8860-2018, 8860-2010, 8859-2015, 8858-2010
HNR / Hans	38.1	8858-2010
Cagoule *	3.3	8856-2018 or 8856-2000
Costume de course	3-2A/5, 10 or 20, 3-2A/1**, 3-2A/3**	8856-2018 or 8856-2000
Gants de course	3.3/5	8856-2018 or 8856-2000
Sous-couches / Couches techniques***	3.3	8856-2018 or 8856-2000
Chaussettes	3.3	8856-2018 or 8856-2000
Chaussures	3.3/5	8856-2018 or 8856-2000
Dispositifs de contention pour poignets et bras****	3.3/5	J253.11 SCTA 3.D.3

* Le port d'une cagoule ou d'une jupe de casque n'est pas obligatoire, sauf si le conducteur a une barbe ou des cheveux longs dépassant du bas du casque. Bien que non obligatoire, leur utilisation est fortement recommandée.

** Les combinaisons monocouches, les combinaisons homologuées SFI 3-2A/1 ou 3-2A/3 et les combinaisons multiépices (par exemple, veste et pantalon séparés) doivent être portées avec des sous-vêtements techniques ignifugés SFI 3.3 ou FIA (8856-2000 ou 8856-2018).

*** Le port de sous-vêtements techniques est fortement recommandé, mais non obligatoire, sauf si le conducteur porte une combinaison monocouche. Voir le tableau « Combinaisons » ci-dessus et la note ** pour plus de détails.

**** Les conducteurs doivent porter des protections pour les poignets et les bras uniquement dans les véhicules décapotables (cabriolets, toits T-Top, etc.) sans toit rigide ni filet homologué (voir « Filets de fenêtre » ci-dessus).

8. RAVITAILLEMENT - La sécurité est primordiale pour Enduro Elite, et le ravitaillement ne fait pas exception. Cette étape peut s'avérer particulièrement dangereuse lors d'une course. On parle de ravitaillement dès lors qu'un bidon d'essence se trouve au-dessus du muret ou que le bouchon du réservoir est ouvert ou retiré. Le ravitaillement est terminé lorsque le bouchon du réservoir est correctement remis en place, que le bac de récupération a été retiré et que tous les bidons d'essence ont été replacés au-dessus du muret.
- 8.1 Tous les ravitaillements doivent être gérés par l'équipe elle-même et enregistrés dans la tour de contrôle comme suit : « Départ des stands + 3 min ». Par exemple, pour un départ des stands de 2 min, le chronométrage et le pointage doivent prendre en compte un temps au tour de 5 min ou plus pour l'ensemble de la séquence « arrêt aux stands + tour d'entrée » ou « arrêt aux stands + tour de sortie », selon le côté de la boucle des stands (marqué par des drapeaux et/ou des pylônes) où vous vous trouvez. Toute équipe qui reprend la piste prématurément sera pénalisée par un drapeau noir pour un passage aux stands plus la différence de temps. Tout arrêt excessif ou stationnement anarchique autour de la boucle des stands/de la piste sera pénalisé.
- 8.2 Tout ravitaillement doit impérativement se faire dans la voie des stands, sous la surveillance de nos commissaires. Toute équipe surprise en train de ravitailler une voiture de course chaude dans le paddock sans la présence d'un commissaire ou d'extincteurs sera disqualifiée.
- 8.3 Les voitures doivent être ravitaillées avec des bidons de carburant de course étanches. Les systèmes de purge à sec sont autorisés. L'utilisation d'entonnoirs, de pompes motorisées ou le ravitaillement au point de ravitaillement du circuit sont interdits lorsque la voiture est chaude.
- 8.4 Les voitures doivent être complètement immobilisées dans les stands avant que les bidons de carburant, outils, etc. ne soient passés par-dessus le muret. Il est interdit de stocker des bidons de carburant par-dessus ou sur le muret. Un seul bidon de carburant peut être passé par-dessus le muret à la fois. Pendant que le bouchon du réservoir est retiré, seule la personne en tenue de course effectuant le ravitaillement est autorisée à toucher un bidon de carburant ; aucun membre de l'équipe situé du côté froid du muret ne peut le lui remettre.

- 8.5 Les équipes sont considérées comme étant en train de faire le plein (et doivent respecter toutes les règles de sécurité applicables) dès que le bouchon du réservoir d'essence est retiré de la voiture de course dans la voie des stands.
- 8.6 Le coupe-circuit doit être désactivé pendant le ravitaillement.
- 8.7 Il est absolument interdit d'intervenir sur le véhicule pendant le ravitaillement. Cela inclut la vérification et le réglage de la pression et de la température des pneus, le nettoyage des vitres, l'entretien de la combinaison isotherme, le réglage de la caméra GoPro, etc.
- 8.8 Tous les membres de l'équipe de ravitaillement doivent porter un équipement de sécurité complet (comme le conducteur), y compris un casque à visière fermée (même si le casque de ravitaillement est périmé).
- 8.8.1 Au moins un membre de l'équipe de ravitaillement doit se concentrer exclusivement sur la manipulation d'un extincteur ABC de 4,5 kg (taille minimale) en le dirigeant vers le point de ravitaillement, face à la circulation venant en sens inverse (mais également selon un angle/une position qui repousserait les flammes loin du conducteur et du ravitailleur en cas d'incident) et en se tenant entre 2,5 et 3,5 mètres du véhicule, en se consacrant pleinement à la tâche (il n'est pas autorisé à manipuler les bidons de carburant).
- 8.8.2 Si le bouchon du réservoir est ouvert ou si des bidons de carburant sont présents, pas plus de cinq (5) membres de l'équipe (en tenue complète), pilote compris, ne peuvent se trouver de l'autre côté du muret. Nous recommandons aux équipes de disposer d'un équipement dédié au ravitaillement, notamment des gants. Tout déversement de carburant sur votre combinaison ignifugée, vos chaussures, vos gants, etc., représente un risque pour votre sécurité une fois de retour dans votre voiture de course. Consacrez une partie de votre équipement usagé exclusivement au ravitaillement.
- 8.9 L'utilisation de bacs de récupération est obligatoire pour recueillir tout débordement ou déversement de carburant. Ces bacs doivent être de taille adéquate, robustes et compatibles avec le carburant, pouvant contenir au moins 4 litres (avec des bords d'au moins 6,5 cm). Veillez à bien positionner le bac de récupération lors du ravitaillement. Il est parfois nécessaire d'utiliser plusieurs bacs, selon l'emplacement de votre système de ventilation du carburant. Si davantage de carburant s'écoule sur le sol des stands ou du paddock que dans le bac de récupération, vous devez le déplacer ou revoir votre technique de ravitaillement.
- 8.10 Il vous incombe de nettoyer immédiatement tout déversement de carburant ou de liquide dans la voie des stands (chaude/froide) ou dans le paddock. Veuillez garder à portée de main un balai, une pelle et de la litière pour chat ou un absorbant. Tout déversement non nettoyé correctement entraînera une pénalité d'une minute.
9. Inspection technique et de sécurité
- L'inscription sur la piste se fait traditionnellement le vendredi après-midi/soir précédant la course. Les informations et les horaires spécifiques à chaque événement seront envoyés par courriel à nos membres (si vous avez souscrit un abonnement annuel, vous y êtes inscrit) quelques semaines avant chaque course. Si la semaine de la course approche et que vous n'avez reçu aucun courriel, veuillez vérifier votre dossier de courriers indésirables ou contacter chuck@enduroelite.ca
- 9.1 Inspection technique du véhicule. Un seul membre de l'équipe doit être présent avec le véhicule. Un membre du personnel d'Enduro Elite passera en revue avec vous notre formulaire technique/de sécurité et confirmera la conformité et la sécurité de votre voiture de course. Une fois l'inspection terminée, vous recevrez un autocollant d'approbation d'inspection technique Enduro Elite à apposer sur le véhicule. L'inspection technique est obligatoire une fois par an, lors de votre première épreuve. Si vous avez des points au championnat et que vous souhaitez concourir pour le titre, ne modifiez en aucun cas votre véhicule. Nos inspecteurs techniques effectueront des inspections secondaires aléatoires tout au long de la saison. Si votre véhicule ne correspond pas à notre formulaire de première inspection, votre équipe pourra être placée dans une autre catégorie pour le reste de la saison ou disqualifiée du championnat. Il est possible de modifier votre véhicule entre les courses, mais pas si vous visez sérieusement le championnat.
- 9.2 Si des modifications sont apportées à une voiture de course après sa première inspection technique, remplaçant un équipement de sécurité ou modifiant les performances de la voiture, celle-ci devra subir une nouvelle inspection technique lors de la prochaine épreuve afin de confirmer sa conformité aux normes de sécurité et de discuter des points du championnat.
- 9.3 Tous les conducteurs doivent s'enregistrer à l'inscription/inspection technique pour recevoir leur étiquette de casque qui est placée sur le côté gauche du casque.
- 9.4 Toute tentative de monter dans une voiture de course sans preuve d'adhésion payante et sans coordonnées d'urgence à jour dans notre base de données entraînera la disqualification de toute l'équipe de l'épreuve et du championnat de la saison.
- 9.5 Toute personne présente sur les lieux pour l'événement doit signer le formulaire de décharge de responsabilité d'Enduro Elite avant d'y entrer (généralement envoyé par courriel ou disponible sur le site web).

- 9.6 Un transpondeur est obligatoire (modèle AMB TR2, 260X, X2 ou équivalent). Enduro Elite ne loue pas de transpondeurs ; chaque équipe doit posséder le sien.
- 9.7 Contrôle de l'équipement : Chaque combinaison de pilote sera inspectée lors de sa première course de la saison afin de s'assurer qu'elle est conforme aux normes et en bon état, y compris la protection du cou.
- 9.8 Il n'y aura pas d'inspection des combinaisons pendant la course ; tous les pilotes doivent s'enregistrer avant le départ.
- 9.9 Enduro Elite se réserve le droit d'inspecter aléatoirement toute combinaison à tout moment du week-end en cas de suspicion de défaut. Si une combinaison ne satisfait pas aux exigences de l'inspection (déchirures, trous, articles périmés, etc.), le pilote sera exclu de l'épreuve et l'équipe pourra être disqualifiée de la course.
- 9.10 Si votre voiture nécessite ou subit des réparations importantes dans les stands ou le paddock, elle doit être inspectée à nouveau par le personnel d'Enduro Elite afin de s'assurer que les réparations ont été effectuées en toute sécurité.

10. JOUR DE COURSE

Chaque jour de course débute par une brève mais informative réunion obligatoire des pilotes (8h00) avant le départ de la course (9h00) sur la piste. Veuillez noter que pendant la course, nous suivrons de près les performances de chaque équipe afin de garantir qu'elles respectent les temps de leur catégorie grâce au système de chronométrage MyLaps.

Les catégories en 2026 sont GT1, GT2 et GT3. Si le nombre de voitures est limité dans une catégorie, Enduro Elite se réserve le droit de regrouper ces voitures avec celles d'une autre catégorie.

- 10.1.1 L'appel à la grille de départ a lieu environ 15 minutes avant le début de la course. Aucun placement sur la grille n'est autorisé la veille. Nous vous demandons de vous rassembler en toute sécurité dans la voie des stands chaude, en file indienne, car le départ se fera en file indienne. Tous les pilotes doivent être solidement attachés dans leur véhicule et porter leur équipement de sécurité. Si, lors de l'appel à la grille, votre pilote n'est pas attaché, moteur tournant et prêt à partir, nous passerons à l'équipe suivante et vous perdrez votre place. Si vous êtes novice et que vous n'êtes pas à l'aise avec le départ en course, n'hésitez pas à partir en fond de grille et à en informer un commissaire de piste.
- 10.1.2 Le drapeau vert sera abaissé après un tour de formation (en tête, avec une voiture de sécurité) afin de confirmer la réception du signal du transpondeur pour toutes les voitures. Le départ officiel sera donné lorsque le drapeau vert sera effectivement abaissé.
- 10.1.3 En cas de besoin d'une voiture de sécurité, celle-ci sera envoyée pour rassembler rapidement le peloton, sans tenir compte de la position du leader. Le peloton sera alors considéré comme immobilisé jusqu'à la reprise de la course. Toutes les voitures en piste devront former une file indienne derrière la voiture de sécurité. Pendant le nettoyage de la piste, l'accès aux stands (Pit-In) restera ouvert en permanence et les interventions sur les véhicules pourront y être effectuées. Cependant, la sortie des stands (Pit-Out) sera fermée jusqu'à ce que le peloton l'ait dépassée. À ce moment-là, les voitures seront autorisées à sortir du peloton. La sortie des stands rouvrira avant le drapeau vert, mais après la fin du nettoyage de la piste.
- 10.1.4 Le drapeau à damier sera abaissé à l'heure de fin prévue (généralement 17h00), indépendamment de l'heure du départ ou de toute interruption, report ou incident imprévu (drapeau rouge). Si les équipes tardent à se mettre en place et que le départ est donné à 9h15 (pour une arrivée prévue à 17h00), la course durera au total 7h45.

11. À QUOI S'ATTENDRE

- 11.1 Sensibilisation. Tous les pilotes sont tenus de conduire une course propre et sûre, en laissant l'espace nécessaire aux autres voitures qui tentent d'emprunter la même trajectoire.
- 11.2 Les temps de conduite sont limités à deux (2) heures et nous les surveillons de près grâce au système de chronométrage MyLaps. Vous pouvez effectuer des temps de conduite plus courts, mais 2 heures (120 minutes) constituent la durée maximale.
- 11.3 Un conducteur peut conduire plusieurs fois par jour, mais doit respecter une pause de 60 minutes entre chaque période de conduite.
- 11.4 Les arrêts aux stands, les changements de pilotes et le ravitaillement en carburant sont autorisés à tout moment (sauf en cas de drapeau rouge ou de drapeau noir généralisé).
- 11.5 L'arrêt obligatoire pour le ravitaillement (y compris le tour d'entrée/sortie) est « Départ des classes + 5 min » (Voir section 8. Ravitaillement)
- 11.6 Les arrêts aux stands qui ne nécessitent pas de ravitaillement en carburant n'ont pas de durée minimale.
- 11.7 Tout ravitaillement en carburant doit être effectué dans la voie des stands afin que les commissaires de piste puissent surveiller les procédures de sécurité.
- 11.8 Tous les véhicules doivent respecter la limite de vitesse de 40 km/h dans la voie des stands.
- 11.9 Tous les véhicules doivent respecter la limite de vitesse de 10 km/h dans le paddock.

- 11.10 Il s'agit de courses amateurs. Si vous remarquez quelque chose qui vous semble dangereux sur la piste, veuillez le signaler immédiatement à nos commissaires de piste afin que nous puissions enquêter et prendre les mesures nécessaires.
- 11.11 Les caméras et drones doivent respecter le règlement d'Enduro Elite et celui du circuit. Les caméras peuvent être fixées à l'intérieur du véhicule, mais jamais à l'extérieur. Les caméras embarquées sur casque sont interdites. L'utilisation de drones nécessite une autorisation préalable, sur présentation d'une preuve de licence et d'assurance.
- 11.12 Lignes d'insertion. En entrant sur la piste depuis la sortie des stands, il est impératif de respecter la ligne d'insertion (ne la franchissez pas prématurément) et la circulation venant en sens inverse afin de s'insérer sur la piste en toute sécurité.
- 11.13 Lors de votre sortie de piste et de votre entrée dans les stands, il est impératif de rester sur le côté de la piste et d'éviter de franchir la ligne de raccordement. Couper la piste à la dernière minute ou franchir la ligne de raccordement entraînera une pénalité.
- 11.14 Si vous vous retrouvez hors piste, veuillez patienter et réintégrer prudemment la piste lorsqu'une accalmie se produit dans le trafic.
- 11.15 En cas de panne mécanique de votre voiture en piste, garez-vous hors de la piste en toute sécurité si possible et essayez d'établir un contact visuel et gestuel avec un poste de contrôle proche pour les rassurer et vérifier qu'ils vous voient. Les secours seront prévenus et dépêchés sur place. Ne sortez pas de votre voiture, sauf si vous pensez qu'elle prend feu. Ne retirez aucun équipement de sécurité et ne desserrez pas vos ceintures sur une piste chaude. Un contact avec d'autres voitures reste possible.
- 11.16 Il est permis de travailler sur une voiture dans la voie des stands, mais la durée est limitée à 30 minutes. Si vous devez changer le moteur ou effectuer une opération similaire, veuillez rentrer votre voiture dans le paddock. Lorsque vous utilisez un cric, l'utilisation de chandelles est systématiquement requise. Prévoyez une chandelle à chaque coin de la voiture, afin de la soulever du sol.
- 11.17 L'hydratation et la gestion de la fatigue sont primordiales. La course automobile est un sport exigeant et la fatigue et la déshydratation peuvent rapidement s'installer. Si vous vous sentez fatigué, assoiffé, faible, étourdi, nauséux, avez chaud, froid, etc., rentrez aux stands. En cas d'urgence réelle, garez-vous en toute sécurité hors de la piste et signalez votre présence à un commissaire de piste. Les secours interviendront rapidement. Veuillez ne pas sortir de votre voiture ni retirer votre équipement de sécurité sur une piste chaude, sauf si vous pensez que votre voiture est en feu.
- 11.18 Des dommages à la piste peuvent malheureusement survenir. Veuillez noter que votre équipe sera tenue responsable des frais liés à ces dommages et à leur réparation. Si Enduro Elite reçoit une facture pour des dommages à la piste, nous vous en refacturerons les coûts.
- 11.19 Les véhicules, animaux et enfants présents dans les stands doivent être surveillés de très près. Les enfants de moins de 12 ans et les animaux sont strictement interdits dans la voie des stands froide. Les véhicules des stands sont soumis au règlement du circuit et doivent être conduits par une personne âgée d'au moins 16 ans, dans le respect de la limitation de vitesse de 15 km/h dans le paddock.
- 11.20 L'alcool est interdit partout lorsque la piste est chaude.
- 11.21 Feux d'artifice interdits. Interdiction de fumer dans la voie des stands. Interdiction de fumer à moins de 6 mètres de toute source de carburant hautement inflammable (propane, essence, vapeurs de carburant, etc.).
- 11.22 Barbecues/Chauffages. Les barbecues sont généralement autorisés dans le paddock par la plupart des circuits (mais pas dans les garages), à condition qu'ils soient surveillés en permanence et qu'un extincteur soit à portée de main.
- 11.23 Les appareils de chauffage électriques, au propane ou au kérosène situés du côté « froid » de la paroi de la fosse sont autorisés à condition que tous les éléments chauffants ou sources de flamme soient dirigés à l'écart de tout matériau inflammable et maintenus à une distance minimale de 20 pieds de tout combustible.
- 11.24 Météo. On court, peu importe le temps ! Sauf en cas d'alerte aux tornades ou de fortes chutes de neige. Si les conditions météorologiques deviennent vraiment dangereuses, Enduro Elite reportera la course jusqu'à amélioration du temps ou l'annulera.
- 11.25 11.25 Pénalités. Toutes les pénalités, ainsi que leur durée, sont à la discrétion du directeur de course ou du personnel Enduro Elite désigné. Si vous estimez qu'une pénalité est injuste, veuillez en discuter immédiatement avec le directeur de course.

Notre mission est de faire de chacun d'entre nous un meilleur pilote. Nous vous retirerons du drapeau noir et vous inviterons à un entretien si nous estimons (sur la base des échanges radio, des preuves vidéo ou des discussions des commissaires de course) que votre comportement est dangereux. Le directeur de course écoutera votre version des faits et s'assurera que vous n'êtes pas fatigué, déshydraté, etc. Nous pourrions vous donner des conseils et vous renvoyer en piste, ou le directeur de course pourra demander un changement de pilote si la fatigue ou un moment d'égarement sont en cause. Si une équipe souhaite

contester un drapeau noir, elle doit en informer la direction de course (par l'intermédiaire d'un commissaire de course) avant la fin de la course.

En cas de contact où les commissaires de course confirment formellement qu'une équipe n'est pas en faute, seul le pilote fautif sera pénalisé. En revanche, si le commissaire de course ne peut déterminer la responsabilité, les deux voitures seront retirées du drapeau noir, nous écouterons les deux versions et pourrons demander les images vidéo. Le commissaire en charge des drapeaux noirs est en contact radio avec le directeur de course et vous informera si une pénalité est appliquée au pilote ou à l'équipe fautive.

12. RÈGLEMENT DES PÉNALITÉS :

Si Enduro Elite demande une vidéo et que l'équipe ne la fournit pas avant ou immédiatement après le drapeau à damier, toute pénalité sera déduite du résultat de la course. Le défaut de fournir une vidéo entraîne une condamnation et une pénalité. Il est conseillé de disposer de plusieurs cartes SD afin de pouvoir les intervertir lors d'un arrêt aux stands.

- 12.1 Ravitaillement/Infractions générales dans la voie des stands - Toute infraction constatée dans la voie des stands sera sanctionnée (sans avertissement). Par exemple : visières relevées, travaux sur le véhicule, coupe-circuit en position « marche », déversement de carburant en excès.
- 12.2 Vitesse dans la voie des stands - Notre vitesse dans la voie des stands à Enduro Elite est de 40 km/h (environ 2000 tr/min en deuxième vitesse selon le véhicule).
- 12.3 Étiquette et pénalités sur la piste - Chaque fois qu'un drapeau noir est affiché, la voiture doit immédiatement se présenter au commissaire du drapeau noir.
- 12.4 Contact :
 - 1re infraction – Examen immédiat par la Direction de Course. L'équipe peut recevoir une pénalité et/ou un changement de pilote peut être demandé (selon la gravité de l'incident). Dans ce cas, le pilote doit se présenter à la Direction de Course dans les 30 minutes suivant sa sortie de la voiture. Tout contact entraînera une pénalité de 2 tours ou plus, selon sa gravité.
 - 2e infraction – Suspension du pilote. La durée de la suspension est déterminée par la gravité de l'incident. En cas de contact, si les commissaires de piste peuvent identifier avec certitude le pilote fautif, seule l'équipe concernée sera sanctionnée. Dans le cas contraire, les deux équipes seront convoquées afin d'entendre les deux versions et de prendre une décision.
- 12.5 Dépassement sous drapeau jaune : une (1) infraction est prévue pour chaque voiture dépassée. Si vous cédez votre position (en vous rangeant sur le côté de la piste, en ralentissant légèrement et en désignant clairement la voiture qui vous a dépassé) dans le tour suivant l'infraction, vous ne serez pas pénalisé.
- 12.6 Dépassement d'un véhicule à une distance dangereuse (environ 100 mètres) d'un véhicule d'urgence : vous devez avoir dépassé la zone d'incident ET avoir une vue dégagée sur le drapeau vert avant de reprendre la course. N'oubliez pas que les équipes de sécurité ne sont pas protégées par des arceaux de sécurité.
- 12.7 Ignorer ou ne pas prêter attention aux stands de signalisation : Il est primordial de toujours prêter attention aux stands de signalisation. Quel que soit le drapeau que nous essayons de vous montrer, il est essentiel que vous le voyiez immédiatement et que vous réagissiez en conséquence.
- 12.8 Non-respect des drapeaux rouges : changement immédiat du pilote et entretien au contrôle de course.
- 12.9 Blocage - Une (1) infraction pour chaque infraction.
- 12.10 Abordages dangereux en virage et autres manœuvres agressives/dangereuses : en course d'endurance, les manœuvres risquées sont à proscrire. Privilégiez la sécurité et dépassez intelligemment. Si les commissaires de virage considèrent un dépassement comme un « abordage dangereux » ou une conduite trop agressive, vous serez pénalisé. Vos roues avant doivent être alignées avec la voiture que vous tentez de dépasser au point d'entrée du virage, sous peine d'être considérées comme un abordage dangereux.
- 12.11 Limites de la piste - Enduro Elite n'autorise pas les sorties de piste répétées (2 ou 4 roues).
 - 1re infraction : Vous êtes en phase d'apprentissage, ne recommencez pas.
 - 2e infraction : Vous êtes disqualifié. Rentrez aux stands.
- 12.12 Sortir de la piste sur deux roues pour effectuer un dépassement est interdit.

Les équipes qui signalent elles-mêmes l'infraction aux commissaires (contact, dépassement sous drapeau jaune, etc.) verront ce détail pris en compte lors de la détermination de leur pénalité. Adoptez une conduite responsable et vous serez récompensé.

Le directeur de course Enduro Elite, le responsable du chronométrage et du pointage, la direction de course et le commissaire en chef ont le dernier mot concernant les voitures, les personnes et le règlement. Nous nous réservons le droit de disqualifier, d'exclure ou de suspendre toute équipe, tout pilote, tout invité, tout membre d'équipage ou tout spectateur de toute course ou événement.

13. ÉTIQUETTE DES PILOTES / « RÈGLES NON ÉCRITES »

Bien que toutes les règles soient appliquées de la même manière dans toutes les catégories, la catégorie Enduro Elite est particulièrement attentive à l'étiquette des pilotes dans les catégories les plus rapides. Nous pourrions être plus enclins à demander un changement de pilote si nous estimons que son niveau d'expérience ne correspond pas au potentiel de sa voiture.

Aucun contact ! Tout contact entre deux voitures entraînera une pénalité de deux tours ou plus, selon sa gravité.

- 13.1 Les désignations sont encouragées. Cela facilite les passes lorsqu'un accusé de réception est donné.
- 13.2 Utilisez toute la largeur de la voie. Rouler au centre de la voie sera considéré comme un blocage.
- 13.3 Il est de la responsabilité de chaque conducteur de savoir ce qui se passe autour de lui en permanence!
- 13.4 Soyez attentif à votre environnement et gardez vos distances. « Maintenir sa trajectoire » ne signifie pas emprunter systématiquement la trajectoire idéale même si vous apercevez une voiture BEAUCOUP plus rapide dans vos rétroviseurs.
- 13.5 Vous n'avez le droit de vous rabattre dans un virage que si vos roues avant sont alignées avec celles de la voiture que vous tentez de dépasser avant le point d'entrée du virage. Dans le cas contraire, la voiture qui vous suit doit ralentir et vous laisser passer, sous peine d'être accusé de tentative de dépassement dangereux et donc pénalisé. N'oubliez pas qu'en endurance, il est préférable de dépasser à la sortie du virage plutôt qu'à l'entrée : c'est plus facile pour la voiture et pour les pilotes.
- 13.6 Celui qui est en tête à l'entrée du virage contrôle ce virage, sauf si les voitures sont côte à côte, auquel cas les deux voitures ajustent leur vitesse et se laissent de l'espace, mais continuent la course jusqu'à ce qu'une voiture soit clairement en tête.
- 13.7 L'espace de course est défini comme étant au minimum une (1) largeur de voiture plus six (6) pouces jusqu'au bord de la surface pavée.
- 13.8 Vous devez garder le contrôle de votre véhicule en permanence. Si vous n'êtes pas arrivé à destination en toute sécurité, vous n'êtes pas responsable du virage.
- 13.9 Si vous ne luttez pas pour une position (dans le même tour), ne prenez pas de risques inutiles. Peu importe que vous soyez dans la même catégorie que la voiture qui tente de vous dépasser. Une erreur pourrait vous faire sortir de la piste le leader.
- 13.10 Après un dépassement, tous les pilotes doivent s'efforcer de maintenir un écart d'au moins une longueur de voiture avant de se réinsérer sur la trajectoire idéale. Tant que cet écart n'est pas atteint, la course est considérée comme une course côte à côte et un espace suffisant doit être prévu pour les deux véhicules.
- 13.11 En tant que pilote (ou membre d'équipe) Enduro Elite, il est de votre devoir de contribuer à la résolution de tout problème constaté sur la piste ou dans les stands. (Ce signalement doit être effectué par écrit et remis au directeur de course dans les 3 heures suivant l'incident.)

14. PROBATION

- 14.1 Tous les nouveaux pilotes sont en période probatoire pour les deux premières courses auxquelles ils participent.
- 14.2 Après une deuxième infraction (première infraction pour les nouveaux conducteurs), le conducteur sera interrogé et son dossier examiné en vue d'une éventuelle suspension.
- 14.3 Durant la période probatoire, Enduro Elite peut demander de manière aléatoire au pilote de fournir des enregistrements vidéo de ses tests de conduite pour examen par le directeur de course.

15. INTERPRÉTATION DES DRAPEAUX DE COURSE

Enduro Elite applique la règle de la « ligne de vue » concernant les postes de commissaires de virage et les drapeaux. Dès qu'un poste de commissaire est dans votre champ de vision, vous devez immédiatement observer les drapeaux et réagir en conséquence. Vous devez obéir au drapeau (le cas échéant) jusqu'à ce que vous ayez une ligne de vue dégagée vers un poste de commissaire où un drapeau vert est agité ET que vous ayez dépassé l'incident.

VERT – La course est lancée ! (Les départs sont donnés au vert partout et les dépassements sont autorisés dès que vous voyez un drapeau vert). N'oubliez pas que l'absence de drapeau à un poste indique également le feu vert.

JAUNE IMMOBILISÉ – Incident localisé hors de la trajectoire idéale. Soyez vigilant et réduisez votre vitesse à 70 % de votre vitesse de course. Ne dépassez pas, sous peine de recevoir un drapeau noir.

JAUNE AFFRONTÉ – Danger potentiel sur ou à proximité de la trajectoire idéale. Réduisez immédiatement votre vitesse à 40 % et n'effectuez aucun dépassement sous peine de drapeau noir.

JAUNE SUR L'ENSEMBLE DU CIRCUIT – Deux drapeaux jaunes sont déployés à chaque poste de signalisation occupé. Cela indique une situation exigeant un ralentissement général des voitures. La voiture en tête doit ralentir afin de regrouper les voitures derrière elle jusqu'à l'intervention de la voiture de sécurité. Toutes les autres voitures doivent faire leur possible pour rattraper le peloton. Pendant ce temps, les dépassements et la sortie des stands sont interdits jusqu'à ce que la voiture de sécurité et l'ensemble du peloton aient franchi la sortie des stands. Une fois toutes les voitures passées, la sortie des stands sera brièvement ouverte et toutes les voitures pourront reprendre la piste.

ROUGE – Arrêtez votre véhicule avec précaution et en toute sécurité (sans bloquer les roues, mais rapidement) de chaque côté de la piste (mais pas hors piste). Un incident important peut s'être produit et les véhicules d'urgence doivent pouvoir passer. **RESTEZ DANS VOTRE VOITURE ET NE RETIREZ AUCUNE CEINTURE NI AUCUN ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ.** Ne sortez jamais de votre voiture sur une piste chaude, sauf si vous pensez qu'elle prend feu ou si un commissaire de piste vous le demande. Il est interdit de travailler sur la voiture ou de faire le plein sous drapeau rouge ; vous pouvez continuer à travailler dans le paddock. Si vous êtes en train de faire le plein lorsqu'un drapeau rouge est déployé, remettez simplement le bouchon du réservoir et éloignez-vous de la voiture jusqu'à ce que le drapeau rouge soit retiré.

BLANC – Indique un véhicule lent ou en retard sur la course. S'il s'agit d'une voiture de course, le drapeau blanc est simplement un drapeau d'information ; il n'est pas nécessaire de marquer un point en passant en premier. En revanche, si le drapeau blanc signale une voiture de sécurité ou un véhicule d'urgence, vous devez leur faire signe de passer avant de pouvoir les dépasser. Les drapeaux blancs sont souvent accompagnés d'un drapeau jaune indiquant une réduction de vitesse.

BANDES ROUGES/JAUNES : signalent la présence de débris sur la piste, tels que des liquides ou des pièces de transmission. Ce drapeau d'information vous invite à la vigilance ; il est généralement déployé pendant deux tours.

BLEU – Ce drapeau, appelé drapeau de dépassement, est un simple signal d'information indiquant l'approche d'un véhicule plus rapide. Vérifiez vos rétroviseurs et, si vous le souhaitez, signalez votre dépassement par des signaux manuels. La responsabilité du dépassement incombe à chaque pilote. Si vous êtes dans une catégorie inférieure à celle du véhicule qui tente de vous dépasser, vous devez vous abstenir de le gêner ou de créer un danger supplémentaire pour ce dernier.

NOIR AVEC CERCLE ORANGE OU ROUGE – Souvent appelé « drapeau mécanique », ce drapeau signale un problème mécanique potentiel. Si vous le recevez, rentrez simplement aux stands lors de votre prochain tour ; nous vous informerons du problème et vous indiquerons votre emplacement.

DRAPEAU NOIR (OUVERT) – Ce drapeau signale un problème de conduite. Si vous le recevez, lors de votre prochain tour, rentrez aux stands où le commissaire du drapeau noir vous informera du problème et de sa résolution.

DRAPEAUX NOIRS SUR TOUT LE CIRCUIT – Des drapeaux noirs sont déployés à tous les virages pour indiquer que nous demandons à toutes les voitures de retourner prudemment aux stands et de s'aligner à la sortie des stands en attendant les instructions. Les changements de pilotes et les rafraîchissements sont autorisés, mais aucune intervention sur la voiture ni aucun ravitaillement ne sont autorisés. La voie des stands rouvrira pour le ravitaillement et l'entretien une fois que toutes les voitures seront retournées en piste et auront effectué au moins un tour sous drapeau jaune/vert.

DRAPEAU À DAMIER – Bravo ! Nous avons tous survécu, la course est terminée et place aux célébrations !

16. Le vainqueur est l'équipe ayant parcouru le plus grand nombre de tours (voiture en état de marche ou non) dans sa catégorie à la fin de la course, selon le système de chronométrage MyLaps (des tours de pénalité et de bonus sont appliqués le cas échéant). Au drapeau à damier, les trois (3) meilleures voitures de chaque catégorie se rassembleront dans le cercle des vainqueurs pour célébrer leur victoire et permettre aux spectateurs d'admirer les voitures de près et de rencontrer les équipes (pas de période de mise en fourrière). La remise des prix a lieu immédiatement après la course. Des prix sont décernés aux trois (3) meilleures voitures de chaque catégorie ; des prix supplémentaires peuvent également être attribués.

17. **CHRONOMÉTRAGE EN DIRECT** Le chronométrage en direct sera disponible en ligne sur www.race-monitor.com depuis votre appareil mobile. Il est activé en permanence pendant toutes les courses. Veuillez noter que les applications de chronométrage en direct comme Race-Monitor présentent fréquemment des dysfonctionnements et peuvent donc être inexactes. Par conséquent, elles ne constituent qu'une indication et ne représentent pas les résultats officiels. Un chronométrateur vérifie régulièrement l'exactitude des données et effectue les corrections nécessaires.

18. CALENDRIER/POINTS/CHAMPIONNAT

(Voir l'inscription en ligne pour plus de détails sur chaque épreuve)

Épreuve 1 – Shannonville Motorsport Park – 25 et 26 avril

Épreuve 2 – Calabogie Motorsport Park – 13 et 14 juin

Épreuve 3 – Canadian Tire Motorsport Park – 4 et 5 juillet

En 2026, les points seront attribués à raison de 1 point par tour parcouru (pour toutes les voitures, quelle que soit leur position à l'arrivée). De plus, les équipes sur le podium recevront les points bonus suivants :

- 1re place – 3 points
- 2e place – 2 points
- 3e place – 1 point

Seules les équipes participant à l'intégralité de la saison 2026 (avec les autocollants Enduro Elite apposés) pourront prétendre au championnat. Si les performances de votre équipe s'améliorent au fil de la saison ou se dégradent suite à l'intégration de pilotes moins expérimentés, sachez que votre véhicule pourra être classé différemment selon les courses, en fonction du lieu, des conditions météorologiques, de la concurrence, etc. Si une équipe marque des points dans plusieurs catégories, Enduro Elite se réserve le droit d'examiner chaque cas et de décider de l'attribution des points (totale, partielle ou nulle). En l'absence de vidéo et/ou en cas de suspicion de tricherie, aucun point ne sera attribué. De plus, si votre équipe marque des points dans une catégorie et se présente à la course suivante avec des modifications importantes sur sa voiture, elle pourra être placée dans une autre catégorie ou exclue du championnat.

En cas de contact entre deux voitures, l'équipe fautive se verra retirer au moins deux tours, selon la gravité de l'incident.

19. DÉPARTS DE CATÉGORIE Toutes les équipes doivent respecter les temps de départ de leur catégorie. Tout temps au tour meilleur que le temps de départ affiché entraînera la suppression d'un tour du classement de l'équipe. Enduro Elite se réserve le droit de modifier (ou non) le classement de toute équipe à tout moment avant, pendant ou après une course si nous soupçonnons ou constatons des éléments tels que, sans s'y limiter, la tricherie, l'arrivée de nouveaux pilotes (et leurs compétences) ou tout autre changement susceptible d'affecter les performances d'une voiture. Les temps ci-dessous sont des suggestions pour la préparation de votre voiture, mais ils peuvent être ajustés (et annoncés) en fonction des conditions météorologiques et de l'état de la piste. Si votre voiture ne respecte pas les temps de départ ci-dessous, mais que vous souhaitez participer, veuillez envoyer un courriel à chuck@enduroelite.ca pour discuter d'une solution possible. Les voitures GT2/GT3 seront placées dans la catégorie supérieure si nécessaire. Cependant, les voitures GT1 qui dépassent les temps de départ sont retirées du classement de la course et des courses suivantes jusqu'à ce qu'un déréglage suffisant soit prouvé lors du contrôle technique.

Temps de passage à Shannonville,	Canadian Tire Motorsport Park
GT1 – 1:59	GT1 – 1:35
GT2 – 2:03	GT2 – 1:39
GT3 – 2:06	GT3 – 1:42

20. RÉCLAMATIONS

- 20.1 Les concurrents peuvent déposer une réclamation contre une équipe s'ils soupçonnent des irrégularités, notamment un surdimensionnement excessif des sacs de sable ou un comportement antisportif. Une réclamation écrite, accompagnée de frais de 100 \$, est requise. Ces frais ne sont remboursés que si la réclamation est fondée. Enduro Elite peut alors procéder à une nouvelle inspection du véhicule et/ou demander la présentation des images vidéo (et de toutes les données collectées) de la course avant la fin de la journée. Si l'inspection, la vidéo ou les données révèlent des raisons de croire que la réclamation est justifiée, le classement et/ou le nombre de points de l'équipe concernée seront ajustés à la discrétion des directeurs de course. Si l'équipe ne présente pas les données ou les images demandées avant la fin de la journée, elle pourra être sanctionnée ou disqualifiée à la discrétion des directeurs de course.
- 20.2 Si un pilote ou un membre d'équipe porte une combinaison de course non conforme, pendant ou après la course, l'équipe sera disqualifiée.
- 20.3 Si un pilote n'a pas payé sa cotisation annuelle, pendant ou après l'événement, les résultats de toutes les voitures qu'il pilotait seront annulés.

21. CHRONOMÈTRES Les chronomètres sont généralement autorisés s'ils servent à améliorer son temps. Toutefois, Enduro Elite se réserve le droit d'interdire leur utilisation à une équipe pour un week-end donné, soit en retirant l'appareil, soit en masquant l'écran avec du ruban adhésif. Cette interdiction sera discutée avec l'équipe avant le départ de la course et une caméra appartenant à Enduro Elite pourra être placée stratégiquement après la course pour vérifier la conformité.

22. BÉNÉVOLES Aucune expérience requise, nous vous formerons sur place. Si cela vous intéresse, veuillez contacter chuck@enduroelite.ca en précisant l'événement auquel vous souhaitez participer.
23. L'ESPRIT DES RÈGLES fait partie intégrante de la philosophie et de la culture d'Enduro Elite. L'équipe d'Enduro Elite est passionnée de compétition ; nous adorons ça ! Nous vous demandons de faire preuve du même respect, de la même collaboration et du même soutien qu'Enduro Elite.
24. MENTIONS LÉGALES « Enduro Elite Series. Propulsé par Lucky Dog Racing Canada Inc. » est un partenaire affilié de Lucky Dog Enterprises LLC (une société à responsabilité limitée californienne exerçant ses activités sous le nom de Lucky Dog Racing League) et une entité canadienne indépendante. Toutes les marques de commerce et logos Lucky Dog de Lucky Dog Racing League et de Lucky Dog Racing Canada (et d'Enduro Elite) appartiennent à leurs propriétaires respectifs et ne peuvent être reproduits, réimprimés ou utilisés à quelque fin que ce soit sans le consentement de Lucky Dog Enterprises LLC et de Lucky Dog Racing Canada Inc. et de leurs propriétaires. Modifications d'horaire/d'événement : Lucky Dog Racing Canada Inc. (et Enduro Elite) se réserve le droit d'annuler ou de modifier les dates, le format, les prix, le nombre de pilotes requis, l'horaire ou les bourses/récompenses d'un événement en fonction de circonstances indépendantes de sa volonté, et ce, pour quelque raison que ce soit. Ces circonstances peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter : la disponibilité et l'état des pistes, les conditions météorologiques, les modifications des contrats avec les pistes, le nombre d'équipes inscrites et toute situation qui, selon nous, ne nous permettrait pas d'offrir une expérience de course complète et sécuritaire.

Perte/Dommage/Blessure. Enduro Elite décline toute responsabilité en cas de perte, blessure ou dommage subi lors de votre participation, de votre conduite ou de votre présence à l'un de nos événements. Nous ne fournissons aucune assurance médicale ou santé ; cette responsabilité vous incombe entièrement. Nous ne remboursons aucun dommage causé à votre véhicule ou à vos biens, y compris les installations du circuit ou les véhicules et biens d'autrui.

Le règlement ci-inclus est susceptible d'être modifié à tout moment afin de se conformer aux normes et réglementations du secteur, aux exigences des assurances et aux obligations contractuelles du circuit, malgré notre volonté de maintenir un règlement stable et cohérent.

Enduro Elite se réserve le droit d'enregistrer et/ou de diffuser (audio ou vidéo), de photographier ou de documenter la participation de tout pilote, membre d'équipage ou invité à des fins promotionnelles ou commerciales, sans autorisation expresse ni compensation (l'autorisation est accordée par la présence à l'événement). Ces images peuvent notamment être utilisées sur notre site web, nos forums, nos réseaux sociaux, dans nos publicités, nos supports imprimés, nos produits dérivés, nos promotions en ligne et dans les médias (Internet, télévision, radio, presse écrite, etc.).

À titre indicatif seulement. Votre véhicule doit être contrôlé annuellement par le personnel d'Enduro Elite à votre arrivée sur le circuit.

Numéro de voiture
Nom de l'équipe
Capitaine
Fabricant
Modèle
Transpondeur #

	Article	OUI	NO	N/A
Général	Systèmes de communication entre le stand et le pilote installés			
	Verrouillage d'allumage retiré ou désactivé			
	Kit d'autocollants Enduro Elite appliqué			
	Les conduites intérieures de carburant/huile sont protégées			
	Les trous dans le pare-feu intérieur sont colmatés.			
	Pare-brise sans fissure			
	Vitre de porte conducteur/passager retirée			
	Les portes/capots/ailes existent			
	Panneau métallique de toit ouvrant, grille ou dispositif de retenue pour bras			
	Les numéros d'immatriculation des voitures sont lisibles.			
	Rétroviseurs intérieur et extérieurs			
	1 lampe anti-pluie (installée à un bon endroit)			
	2 feux arrière ou plus ET feux de freinage (suffisamment lumineux)			
	Les caméras sont solidement fixées et reliées par un câble.			
	Aucune caméra extérieure ni caméra de casque			
	Crochets de remorquage avant/arrière. Fixation sécurisée.			
	Les pneus ont une résistance à la traction de 180 TW ou plus.			
	Support de transpondeur correctement positionné et installé			

	Dimension des pneus (Pneus 255 et plus ? Si oui, veuillez en discuter avec votre directeur de course.)			
Fosses	Les bidons de carburant ne fuient pas et sont de bonne qualité.			
	Extincteur ABC de 10 livres			
	Bac de récupération de bonne qualité et de bonne taille			
	Balai/Pelle/Absorbant pour nettoyer les déversements			
Arceau de sécurité	Cerceau principal et plaques			
	haubans et plaques arrière			
	Halo, pattes avant et plaques			
	Diagonale du cerceau			
	Barre de harnais			
	Barre de tableau de bord			
Siège	Barres de porte conducteur et passager			
	Siège de course spécialement conçu			
	Quincaillerie de montage de grade 8 (6 lignes sur la tête du boulon)			
	Les curseurs sont de haute qualité			
	Renfort de dossier (non nécessaire si le siège/les glissières sont conformes à la norme FIA-HOM)			

	Article	OUI	NO	N/A
Ceinture de sécurité	SFI ou FIA toujours valide			
	Bon état			
	Épaule (0-10°) et sous-marin (45-60°) ?			
	« Triple emballage »			
Date d'expiration de la ceinture				
Système d'incendie	Bouteille chargée - Date limite de remplissage : moins de 2 ans			
	Min. 2 buses. (2 côté conducteur OU 1 côté conducteur et 1 côté moteur)			
	emplacement de la poignée/de l'autocollant accessible			
Filet de fenêtre	SFI ou FIA toujours valide			
	Empêche l'extension du bras à l'extérieur			
	Correctement monté (sur la cage, pas sur la porte)			

Date d'expiration nette de la fenêtre

Tuer le commutateur	Fonctionnel			
	Le positif est isolé			
	Position OFF clairement indiquée			
Pile à combustible	Homologué SFI ou FIA (vessie en caoutchouc uniquement)			
	Montage et installation professionnels et sécurisés			
	Raccords étanches et ventilation adéquate			
	Cloison pare-feu/pare-feu séparant le conducteur ?			
	Capacité de 24 gallons ou moins			
Réservoir de surtension	Montage et installation professionnels et sécurisés			
	Raccords étanches			
	Capacité 0,5 gal/1,9 l ou moins			
Batterie	Monté en toute sécurité			
	Isolation positive			
Échappement	Sorties derrière le panier principal			
	Moins de 92 dB à 15 mètres (mesuré avec un sonomètre)			

REMARQUES
