



# Livre de règlements<sup>©</sup>

Version du 11 mars 2023

Tous droits réservés à Lightning Sprint Québec

## Table des matières

<b>TABLE DES MATIÈRES</b> .....	<b>1</b>
<b>SECTION 1 : GÉNÉRALITÉS</b> .....	<b>1</b>
<b>SECTION 2 : RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX</b> .....	<b>2</b>
2.1 LA CONDUITE .....	3
2.2 PROTÊT .....	4
2.3 PESÉE-INSPECTIONS .....	5
2.4 RANG DE DÉPART (QUALIFICATIONS ET FINALE) .....	8
2.5 DÉROULEMENT DES COURSES .....	8
2.6 REMISE POUR CAUSE DE PLUIE .....	10
2.7 BOURSES, COTISATIONS ET FONDS DE POINTS .....	11
<b>SECTION 3 : PROCÉDURES ET SYSTÈME DE POINTAGE</b> .....	<b>12</b>
3.1 SYSTÈME DE POINTS .....	12
<b>SECTION 4 : RÈGLEMENTS DE SÉCURITÉ</b> .....	<b>13</b>
<b>SECTION 5 : SPÉCIFICATIONS DE LA VOITURE</b> .....	<b>14</b>
5.1 LES SPÉCIFICATIONS DES AILERONS.....	15
5.2 GÉNÉRALITÉS .....	15
5.3 SPÉCIFICATIONS DU CHÂSSIS.....	15
5.4 L'ARRIÈRE-TRAIN .....	17
5.5 PARE-CHOC .....	17
5.6 SUSPENSION .....	17
5.7 RÉSERVOIR D'ESSENCE .....	18
5.8 PNEUS ET ROUES .....	18
5.9 INJECTION ET ESSENCE .....	19
5.10 SYSTÈME DE FREIN.....	19
5.11 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT.....	20
5.12 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT .....	20
5.13 DIRECTION .....	20
5.14 MOTEUR .....	21
5.15 MODIFICATIONS PERMISES .....	21
5.16 ECU (ORDINATEUR).....	22
<b>SECTION 6 : CONSEIL D'ADMINISTRATION</b> .....	<b>22</b>
6.1 SALAIRE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION .....	23
6.2 DEVOIR DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	23
<b>SECTION 7 : RÉCOMPENSES</b> .....	<b>24</b>
7.1 RECRUE DE L'ANNÉE .....	24
7.2 MÉCANIQUE DE L'ANNÉE .....	24
7.3 LE PLUS BEAU LIGHTNING SPRINT .....	24
7.4 MEILLEUR ESPRIT SPORTIF.....	24
7.5 HARD CHARGER (PLUS BELLE REMONTÉE).....	24

## 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 Québec.
- 1.0.2** Les interprétations et mises en force de tous les règlements publiés dans ce livre ont été étudiées et acceptées par le conseil d'administration ainsi que par les membres, et leurs décisions sont finales. Tout un chacun devra les respecter.
- 1.0.3** Lors de la signature du document et la réception de la carte de membre de Lightning Sprint Québec, 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 officiers.
- 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, officiels 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 Lightning Sprint Québec ou verbalement par le conseil d'administration, sans aucun préavis. En cours d'année, un règlement peut être modifié, mais il aura été voté par les membres.
- 1.0.6** Le conseil d'administration se réserve le droit de refuser un véhicule ou un pilote, si ce dernier ne se conforme pas aux règlements.

- 1.0.7** Les officiels de Lightning Sprint Québec 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** Lightning Sprint Québec 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 Lightning Sprint Québec. 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 pour écoute seulement).
- 1.0.11** Chaque véhicule devra être muni d'un système de transpondeur fonctionnel, de marque AMB TRANSX 260 ou l'équivalent.
- 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 Lightning Sprint Québec.

## SECTION 2 : RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

- 2.0.1** Un pilote se doit d'être membre pour participer à un événement de Lightning Sprint Québec.
- 2.0.2** Tout pilote régulier étant membre officiel devra afficher le décalque de Lightning Sprint Québec pour être éligible au fond de points et à la remise des bourses annuelles.

**2.0.3** 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 le conseil d'administration de Lightning Sprint Québec.

## 2.1 LA CONDUITE

**2.1.1** Le pilote inscrit, ou un représentant du pilote, doit obligatoirement se présenter à la remorque désignée aussitôt arrivée à la piste de course pour prise de présences et pige de la position de départ, 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 événements, soit par le pilote, le propriétaire membre de l'équipe ou ami(es) dans le puits, peut causer la suspension de ces personnes à la suite de 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 200\$

**2.1.4** Toute infraction passera devant le conseil d'administration et une décision sera rendue dans les plus brefs délais.

**2.1.5** Aucune boisson alcoolisée et aucune drogue 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 \$.

**2.1.6** Une sanction peut être appliquée pour tous pilotes ou membres d'équipe ne respectant pas le délai de 30 minutes après les présences en piste avant de visiter une équipe de la série ou le conseil d'administration.

## 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 courses.

**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, le pilote impliqué et le directeur de courses ont le droit d'être présents dans la zone d'inspection. Aucune boisson alcoolisée n'est permise dans la zone d'inspection.

**2.2.3** Le coût du protêt moteur et électronique : 250 \$

Test de carburant : 100 \$

Tous autres aspects techniques ou mécaniques : 100 \$

**2.2.4** Le directeur de course et les inspecteurs prendront la décision quant au protêt. S'il y a insatisfaction, il est possible de faire appel. Un montant de 25 \$ supplémentaire sera demandé. Le conseil d'administration sera alors consulté et une décision finale sera rendue.

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

A. Si le protêt s'avère valide et reconnu, 75 % seront retournés au présentateur et 25 % seront conservés par Lightning Sprint Québec.

B. Si le protêt n'est pas retenu, 25 % seront conservés par Lightning Sprint Québec et 75 % seront retournés à la voiture impliquée.

**2.2.6** Les balances de Lightning Sprint Québec seront considérées comme seule référence pour le poids des voitures. Cependant, dans certains cas, les balances de la piste de courses visitées seront utilisées. Les résultats ne pourront être sujets 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 5 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 Ce règlement s'applique à toutes les pistes de la série. Si le pilote est insatisfait, il peut demander une 2<sup>e</sup> pesée. Si le poids est encore trop bas, il sera immédiatement disqualifié par le directeur de courses et les inspecteurs techniques.
- Si le poids indiqué oscille entre 949-950 livres, le poids pris en considération sera le plus élevé.

**2.3.2** Les inspecteurs techniques se réservent le droit de vérifier un véhicule en tout temps, et ce, en accord avec le livre des règlements. Ils ne sont pas dans l'obligation d'aviser le propriétaire du véhicule.

L'inspection du moteur sera faite comme suit :

- Des « **inspecteurs moteurs** » seront identifiés par le conseil d'administration et seulement ceux-ci pourront procéder à l'inspection des moteurs ainsi qu'à la pose des scellés. Cependant, un inspecteur moteur ne peut inspecter et sceller un moteur qu'il a lui-même bâti et/ou assemblé.
- Lors de la pose des scellés, il y aura une inspection visuelle du scellé et une vérification du numéro de série de chaque scellé. Le numéro de série du scellé devra correspondre avec le nom du pilote ou le nom du propriétaire de la voiture. Les numéros de scellé sont de la responsabilité du pilote ou du propriétaire et ceux-ci devront faire parvenir les informations aux inspecteurs techniques, et ce,

même lorsqu'il s'agit d'un changement de moteur au cours de la saison. Les inspecteurs techniques pourront ainsi mettre le registre des scellés à jour.

- **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 entraîne automatiquement la disqualification du pilote ou du propriétaire, et ce, pour le reste de la saison. Ceux-ci devront payer une amende de 500\$ en plus de perdre la totalité de leurs bourses. Cette décision est finale.**
  - **EXCEPTION :** Malgré ce qui précède, lorsqu'un pilote ou un propriétaire de voiture doivent effectuer un changement rapide de moteur au cours de la saison, ceux-ci peuvent participer jusqu'à un maximum de deux (2) courses avec un moteur non scellé. Pour ce faire, une autorisation doit avoir été émise au préalable par le conseil d'administration. Le moteur non scellé par les inspecteurs autorisés sera scellé temporairement par le comité technique et devra être par la suite inspecté conformément. **Il est de la responsabilité du pilote d'aviser le comité technique lorsqu'il a un changement de moteur pour permettre le suivi. Sinon disqualification peut s'en suivre.**
- 2.3.3** 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.
- 2.3.4** Les **ECU (ordinateur)** seront mis sous scellé pour être vérifiés lorsque les inspecteurs techniques le décideront, ou à la suite d'un protêt. Les inspecteurs techniques et un inspecteur moteur jugeront s'il s'agit bel et bien d'un ECU d'origine et si celui-ci respecte le maximum RPM, soit **13 500** (voir article **5.16**).
- 2.3.5** Toutes autres inspections pourront être effectuées selon le livre de règlement.

**2.3.6** Type d'infraction lors des inspections: essence, électronique et tout autre point technique (**autre que le moteur**) :

**1re infraction:** Disqualification, perte de points et de la bourse de la soirée.

**2e infraction:** Disqualification pour les 3 prochaines courses, perte points accumulés et perte de la bourse.

**3e infraction:** Disqualification pour le reste de la saison, perte des points accumulés et de toutes les bourses.

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, et ce, par les inspecteurs techniques.

## 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 tours peut varier et vous sera communiqué avant ou pendant la course.
- 2.4.3** Vous devez vous présenter à la remorque identifiée par le conseil d'administration 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. Si un pilote est pris en flagrant délit, il est immédiatement suspendu pour cette course.

## 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 pole position sera responsable du départ en suivant un point prédéterminé par la piste. 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.
- 2.5.6** 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 (celui de la piste, pas de l'association).
- 2.5.9** Pour tout changement de pilote, le responsable devra avertir le directeur de course (celui de l'association) et être conforme. Cependant, 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 membres du conseil d'administration de Lightning Sprint Québec 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 Lightning Sprint Québec.
- 2.5.15** \*Par ailleurs, si une autre voiture se présente avec un numéro identique à celui déjà enregistré, ce dernier devra ajouter un numéro ou une lettre pour le différencier.
- 2.5.16** Le pilote possédant une voiture qui brise lors des qualifications peut prendre une 2<sup>e</sup> voiture, mais devra partir de la dernière position pour la consolation ou la finale.

Toutefois, si le nombre maximum de voitures est atteint, il ne pourra pas prendre part à la finale.

**2.5.17** Tout pilote recruté avec Lightning Sprint Québec devra partir de l'arrière du peloton à ses deux premières qualifications et à sa première finale.

## 2.6 REMISE POUR CAUSE DE PLUIE

**2.6.1** 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).

**2.6.2** S'il y a reprise d'une finale, l'ordre du départ sera celui identifié par les qualifications déjà effectuées. Si un pilote s'ajoute au programme et n'a pas participé aux qualifications, il effectue le départ à l'arrière du peloton, ne peut voir ses points être comptabilisés au classement et n'aura pas droit à la bourse.

## 2.7 BOURSES, COTISATIONS ET FONDS DE POINTS

En ce qui concerne les **bourses** remises à chaque course, le montant versé aux pilotes est déterminé par le promoteur de la piste.

### **Cotisations :**

- Pilote membre régulier : **120 \$ pour la saison complète**
- Pilote occasionnel : **25 \$ par course**
- Seuls les pilotes membres réguliers ont droit au fonds de points de la saison ainsi qu'aux bourses s'y rattachant.
- La cotisation de **120 \$** doit être payée par le pilote membre régulier au plus tard avant sa deuxième course de la saison.
- La cotisation de **25 \$** doit être payée par le pilote occasionnel avant la pige de la position de départ.

### **Fonds de points ou toutes autres bourses :**

- Un fonds de points est établi et les bourses s'y rattachant sont réparties de façon que tous les pilotes puissent en bénéficier. Cependant, une règle de 70/30 sera utilisée et le classement final sera pris en considération pour les montants versés aux pilotes.
- Les montants des bourses reliés au fonds de points seront ajustés selon la contribution des différents commanditaires.
- Toute autre bourse, non liée au fonds de points, sera répartie selon l'entente conclue entre le commanditaire et le conseil d'administration.
- Un championnat supplémentaire, incluant une bourse, peut être organisé pour une piste en vertu d'une entente avec le promoteur et le conseil d'administration.

## SECTION 3 : PROCÉDURES ET SYSTÈME DE POINTAGE

- 3.0.1** Qualifications : les 4 premiers ou 6 premiers de chacune des qualifications participeront à la pige pour déterminer l'ordre de départ des 12 premiers 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 dans la finale (s'il n'y a pas de consolation) si le nombre de voitures maximum n'est pas atteint.

### 3.1 SYSTÈME DE POINTS

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
1er	12 points	6 points	4 points
2e	11 points	5 points	3 points
3e	10 points	4 points	2 points
Et ainsi de suite jusqu'à la :	12e position	6e position	4e position

Finale : les points sont attribués comme ceci :

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

31e position et les suivantes : un (1) point

**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 décidé par les membres.

## SECTION 4 : RÈGLEMENTS DE SÉCURITÉ

- 4.0.1 \*Important\*** : Tous les pilotes ont l'obligation légale d'assumer leur sécurité, et ce, en tout temps.
- 4.0.2** Les rétroviseurs sont interdits.
- 4.0.3** Le casque de sécurité est obligatoire type full face et doit être approuvé minimum SNELL 2010 (aucun casque de moto n'est accepté).
- 4.0.4** Une protection pour les yeux est obligatoire.
- 4.0.5** Un habit de bonne qualité retardant le feu ainsi que les gants et les souliers sont obligatoires et devront être approuvés.
- 4.0.6** Le système HANS ou l'équivalent est obligatoire.
- 4.0.7** Des attaches sécuritaires pour les bras sont obligatoires.
- 4.0.8** La ceinture de sécurité doit obligatoirement être munie de 5 points d'attache. Elle ne doit pas dépasser la date d'expiration inscrite par le fabricant et doit être bien ancrée au moyen de boulons de 3/8" ou l'équivalent.
- 4.0.9** Un interrupteur d'urgence on/off clairement identifié doit être fixé sur le tableau de bord. Il doit être facilement atteignable avec les mains.
- 4.0.10** Une valve on/off sur la ligne d'essence doit être à portée de main, assise dans le siège, du côté droit et clairement identifié on/off.
- 4.0.11** 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).
- 4.0.12** Une cagoule anti-feu est obligatoire.

- 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.
- 4.0.21** Un cadre de sécurité sur le dessus de la cage de protection est obligatoire
- 4.0.22** \*Aucune modification à ces règles ne sera acceptée.

## SECTION 5 : SPÉCIFICATIONS DE LA VOITURE

- 5.0.1** La voiture doit avoir un capot du genre sprint ou modifier, et avoir l'apparence d'un sprint avec queue à l'arrière. De plus, les côtés 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 côtés de l'aileron, ainsi que sur le dessus de l'aileron.
- 5.0.3** La voiture et le pilote doivent avoir un poids total minimum de 950 livres lors de la pesée après les courses. 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) top wing, selon l'ordre indiqué par Lightning Sprint Québec.

## 5.1 LES SPÉCIFICATIONS DES AILERONS

- 5.1.1 L'aileron du toit doit avoir un maximum de 16 pieds carrés.
- 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 26 pouces de hauteur à l'arrière et 20 ¼ à l'avant (HRP) et 56 pouces de longueur total. Le panneau du côté gauche doit mesurer un maximum de 28 pouces de hauteur et 56 pouces de longueur.
- 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-chocs. Il doit avoir au maximum 600 pouces/carré.
- 5.1.7 L'aileron sur le toit et l'aileron avant sont les seuls ailerons permis. Aucun autre aileron (genre déflecteur sur les côtés) 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 minimums 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 minimums 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

- 5.3.7** Le centre du moteur décalé du centre du frame de 6 pouces maximum.
- 5.3.8** La mesure à utiliser est la première mesure atteinte. Pour toute autre installation, il faut avoir l'autorisation du conseil d'administration.
- 5.3.9** La cage de tonneaux (roll bar) doit avoir un maximum de 28 pouces de largeur et construit 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.
- 5.3.10** La principale section du châssis : même spécification que le point 5.3.8.
- 5.3.11** Les tubes secondaires devront être d'un diamètre extérieur de ¾ de pouce d'acier par 0.065 mur pour les montants (bracing) minimums.
- 5.3.12** La cage doit être construite en 6 points.
- 5.3.13** Des tubes situés de chaque côté des épaules sont recommandés.
- 5.3.14** Tous les tubes pliés devraient avoir un rayon minimum de 3 pouces.
- 5.3.15** 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  $1 \frac{3}{8}$ .
- 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 doivent avoir un minimum de 9/16 o.d. X 0.120 de mur.

## 5.5 PARE-CHOC

- 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

- 5.5.1 Les ressorts sont obligatoires aux 4 roues de modèle coil over, torsion ou leaf spring design.
- 5.5.2 Aucune suspension indépendante n'est permise.
- 5.5.3 Aucun ajustement suspension à l'intérieur habitacle du pilote (le pilote ne doit pas avoir accès).

## 5.7 RÉSERVOIR D'ESSENCE

- 5.6.1 Aucun système pressurisé d'essence n'est permis.
- 5.6.2 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 maximum déterminée sur la carcasse est de 82 pouces. En ce qui concerne Hoosier ou 26 pour ce qui est d'American racer 26.0.
- 5.8.3 La surface du pneu est de 13 pouces maximums.
- 5.8.4 La largeur de la jante (rim) est de 12 pouces maximums.
- 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**. Pour le pneu arrière gauche (intérieur), le « compound » est **Hoosier D12** ou **American racer SD33**. Si pour une raison de pénurie de pneus, cet article doit-être modifié, un vote est pris auprès des membres lors de la saison.
- 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.
- 5.8.11 Aucun contrôle électronique de pression air de pneu n'est autorisé.
- 5.8.12 Aucun système de couverture chauffante ou équivalent n'est autorisé.

## 5.9 INJECTION ET ESSENCE

- 5.9.1 Aucun turbo ou super chargeur n'est permis.
- 5.9.2 Seule l'injection électronique d'origine est permise.
- 5.9.3 Les essences autorisées sont : l'essence **VP C12**, l'essence de pompe (**Ultramar 91 octane ou Shell Vpower**) ou un mélange des deux.

## 5.10 SYSTÈME DE FREIN

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

## 5.11 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

**5.11.1** 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.

## 5.12 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

**5.12.1** L'échappement ne doit en aucun cas être installé dans l'habitacle du pilote.

**5.12.2** L'échappement est obligatoire.

## 5.13 DIRECTION

**5.13.1** L'engrenage de la direction doit être en bonne condition.

**5.13.2** Toutes les barres doivent être d'un minimum de 3/8 filé et un minimum 9/16 et 0.120 d'épaisseur.

**5.13.3** L'essieu avant devra être en acier de 1.1/4 O.D. par 0.120, ou en chromoly de 1.1/4 .095

**5.13.4** Le diamètre de l'axe de direction (shaft) doit avoir une épaisseur de 5/8 O.D.

**5.13.5** Le volant (steering) devra être équipé d'un relâchement rapide (unlock).

## 5.14 MOTEUR

**5.14.1** Tous les moteurs doivent être scellés par les inspecteurs moteurs avant le premier programme de la saison. Aucun scellé ne sera installé aux pistes. **Voir article 2.3.2.**

**5.14.2** Les moteurs doivent être de 4 cylindres en ligne de 1000 cc à injection avant 2017(2017 et plus non autorisé). Ils doivent provenir d'une moto des marques suivantes: Honda, Kawasaki, Suzuki ou Yamaha. Les moteurs 2017 et plus devront être approuvés par le conseil d'administration avant utilisation.

**5.14.3** 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 ».

**5.14.4** Le rafraichissement du moteur est autorisé avec des pièces OEM.

## 5.15 MODIFICATIONS PERMISES

**5.15.1** 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 antipollution.
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.

## 5.16 ECU (ordinateur)

- 5.16.1** En tout temps, seulement les **ECU d'origine** peuvent être utilisés.
- 5.16.2** Tous les **ECU** sans exception doivent être barrés à un **maximum de 13 500 RPM**.
- 5.16.3** Les inspecteurs doivent être en mesure de constater que le **maximum RPM est bel et bien de 13 500**.
- 5.16.4** Toute modification possible aux **ECU d'origine** est acceptée, à l'exception du maximum RPM.
- 5.16.5** Aucune autre « boîte », comme des « **Power commander** » n'est tolérée.

## SECTION 6 : CONSEIL D'ADMINISTRATION

- 6.0.1** Le conseil d'administration est composé de la façon suivante :
- Président
  - Vice-président
  - Archiviste
  - Trésorier
  - Directeur ou directrice de course
- 6.0.2** Les membres dûment élus à un poste du conseil d'administration doivent entrer en fonctions à l'assemblée au cours de laquelle les élections ont lieu. Les mandats des membres du conseil d'administration sont d'un (1) an.
- 6.0.3** En ce qui concerne le Directeur ou directrice de course, celui-ci est nommé par les membres du conseil d'administration et son mandat est d'une durée d'un (1) an.
- 6.0.4** À la fin de leur mandat, les membres du conseil d'administration remettent à leurs successeurs les biens, actifs, ainsi que les sommes d'argent appartenant à l'association.

## 6.1 SALAIRE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

- 6.1.1 Tous les membres du conseil d'administration agissent **bénévolement** au sein de l'association et ne peuvent être poursuivis pour blessures ou décès de personne.
- 6.1.2 Malgré ce qui précède, les membres du conseil d'administration ont droit, pour chaque journée de course à laquelle ils sont présents, à une (1) ou deux (2) entrées gratuites. Cependant, cette règle trouve application seulement si les promoteurs des pistes de course visitée sont d'accord et que ces entrées gratuites n'impactent pas les bourses prévues aux pilotes.
- 6.1.3 Malgré ce qui précède, le Directeur ou la directrice de course a droit à une somme forfaitaire de cent (100) dollars pour chaque course à laquelle il effectue ses tâches.

## 6.2 DEVOIR DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

- 6.2.1 Les membres du conseil ont le devoir de prendre part aux décisions, de se conformer aux présents règlements et de se conformer aux décisions majoritaires prises par les membres.
- 6.2.2 Le conseil d'administration a le devoir et le pouvoir de faire régner l'ordre et l'harmonie au sein de l'association. En ce sens, le conseil d'administration agit à titre de comité disciplinaire.
- 6.2.3 Lorsqu'une décision doit-être prise et qu'elle vise un pilote ou une équipe de course d'un membre du conseil d'administration, ce membre ne peut participer au processus qui mènera à une décision.

## SECTION 7 : RÉCOMPENSES

### 7.1 RECRUE DE L'ANNÉE

- 7.1.1** Première année complète avec Lightning Sprint Québec (ne dois pas avoir fait plus de 4 courses avec Lightning Sprint Québec dans les années précédentes).
- 7.1.2** Être membre régulier et avoir payé sa carte de membre au début de la saison.
- 7.1.3** Le titre est remis au pilote recruté ayant le plus de points au championnat.

### 7.2 MÉCANIQUE DE L'ANNÉE

- 7.2.1** Le Lightning sprint ayant la meilleure fiabilité durant la saison.
- 7.2.2** Déterminé par le conseil d'administration.

### 7.3 LE PLUS BEAU LIGHTNING SPRINT

- 7.3.1** Vote populaire auprès du public.

### 7.4 MEILLEUR ESPRIT SPORTIF

- 7.4.1** Vote populaire auprès des membres.

### 7.5 HARD CHARGER (plus belle remontée)

- 7.5.1** À chaque course, un pilote sera nommé le « Hard charger » pour avoir effectué la plus belle remontée.
- 7.5.2** Le Directeur ou directrice de course (celui de l'association) déterminera le récipiendaire.