

Procédures de courses et règlements généraux 2026



Cette version du livre des règlements est la seule valide
dans la **classe ACT Sportsman**

Martin Boilard, Directeur de course: (418) 572-0019

Kenny Therriault, Promoteur: (418) 327-4727

Martin Bisson, Inspecteur technique (418) 956-0665

Table des matières

SECTION 1 : DÉFINITIONS.....	3
SECTION 2 : ENGAGEMENT.....	3
SECTION 3 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES	5
SECTION 4 : DÉCISIONS ET MESURES APPLICABLES	5
SECTION 5 : SANTÉ, CONSOMMATION D'ALCOOL, DE DROGUE ET DE MÉDICAMENTS.....	8
SECTION 6 : CARTE DE PILOTES ET MODALITÉS D'INSCRIPTION	9
SECTION 7 : PRATIQUES POUR LES COURSES U.S. ET CANADIENNES	10
SECTION 8: VOITURE ET MULET.....	10
SECTION 9 : PROCÉDURES DANS LES PUITES	11
SECTION 13: LES PROTÈTS ET LA RÉVISION DE CERTAINES DÉCISIONS	12
SECTION 15 : PROCÉDURES DE PNEUS (LMS SEULEMENT)	15
SECTION 16: PILOTE DE REMPLACEMENT.....	15
SECTION 17: POSITIONS DE DÉPART	16
SECTION 18 : SYSTÈME DE POINTAGE	Error! Bookmark not defined.
SECTION 19: SECTION 19 : NOMBRE DE VOITURES EN FINALE (COURSE ACT LMS QUÉBEC).....	18
SECTION 20 : PROCÉDURES D'INSPECTION.....	19
SECTION 21 : CHAMPIONNATS	19
SECTION 22 : BOURSES	20
SECTION 23: _BANQUET DES CHAMPIONS.....	21
SECTION 24: LES DRAPEAUX	24
SECTION 25: DÉPART INITIAL ET LES RELANCES	24

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

SECTION 1 : DÉFINITIONS

- 1.1 Alcool : Toute boisson contenant de l'alcool.
- 1.2 Drogue : Toute substance autre que l'alcool affectant les facultés d'une personne incluant les médicaments qui ont le même effet.
- 1.3 Dirigeants (les dirigeants) : Le promoteur de la Série ou toute personne déléguée par celui-ci-ci pour agir en son nom.
- 1.4 Directeur de courses (le directeur): L'officiel nommé par les dirigeants pour officier les programmes de courses et t diriger l'équipe d'officiels responsables du déroulement des courses (Signaleur en chef et marqueuses...). Il relève du promoteur et au besoin, ses décisions sont validées par ce dernier.
- 1.5 Directeur technique : L'officiel nommé par les dirigeants pour mener les inspections techniques et pour diriger les officiels attitrés à cette tâche. Il relève du promoteur et au besoin, ses décisions sont validées par ce dernier.
- 1.6 Équipier : Tout membre d'une équipe de courses incluant le pilote et le propriétaire.
- 1.7 Officiel : Toute personne nommée par les dirigeants ou le directeur et qui travaille au bon déroulement d'un programme de courses. Sont aussi considérés comme étant des officiels les responsables de l'entretien de la piste, les marqueurs, les pompiers, les remorqueurs, les préposées aux inscriptions, et les secouristes ou ambulanciers que ceux-ci relèvent ou non d'ACT Québec.

2. SECTION 2 : ENGAGEMENT

- 2.1 Les dirigeants ont comme objectif le respect, l'équité des chances et la qualité du spectacle. **Les officiels et les autres membres de l'équipe d'ACT Québec doivent se conformer au code d'éthique prévu à cet effet.** Ce code est disponible auprès des dirigeants.
- 2.2 En raison des dangers entourant la pratique de la course automobile tant pour les équipiers que pour toutes les autres personnes présentes, les dirigeants ne toléreront pas de gestes manifestement imprudents ou à risque pour la sécurité des personnes ou des équipements.
- 2.3 Les équipiers doivent connaître les règlements. Ils doivent respecter les décisions prises et adopter un comportement empreint d'un bon esprit sportif.

- 2.4 Lorsqu'ils se trouvent sur le site d'une piste de course ou d'un événement promotionnel, la voiture de course et l'ensemble des équipements d'une équipe sont sous sa responsabilité et les dirigeants se dégagent de toute responsabilité.

3 SECTION 3 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

3.1 RESPONSABILITÉS

- 3.1.1 Les équipes doivent avoir en tout temps une copie des règlements disponible dans la remorque de l'équipe et être en mesure de la fournir sur demande de la part d'un officiel.
- 3.1.2 L'application de la procédure de course est de la responsabilité du directeur. Le promoteur valide ses décisions au besoin. Dans ce contexte, l'interprétation d'un article des règlements, de l'esprit de ceux-ci ainsi que de la signification à donner aux mots leur appartient.
- 3.1.3 L'application du règlement mécanique est de la responsabilité du Directeur technique. Le promoteur valide ses décisions au besoin. Dans ce contexte, l'interprétation d'un article des règlements, de l'esprit de ceux-ci ainsi que de la signification à donner aux mots leur appartient.
- 3.1.4 La sécurité en piste, le respect du contenu des règlements, leur interprétation de l'esprit de ceux-ci, ainsi que de l'intention du règlement relève du promoteur, du directeur ou du directeur technique. Le promoteur est celui qui communique une décision reportée à l'équipe concernée lorsque la situation se présente. Il peut aussi déléguer certaines décisions à une autre membre de l'équipe ACT Québec.
- 3.1.5 Le promoteur, le directeur et le Directeur technique ont recours aux autres officiels de la série dans l'exécution de leur mandat.

3.2 INTERPRÉTATION

- 3.2.1 Tout ce qui n'est pas prévu eu présent règlement est interdit.
- 3.2.2 Il est impossible de prévoir dans les règlements toutes les circonstances et toutes les infractions qui peuvent survenir pendant une saison de courses. Par conséquent, il doit être compris que, pour l'application et l'interprétation des règlements, seuls les éléments qu'ils contiennent sont permis. Dans le doute, adressez-vous au directeur lors des soirées de courses.

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

3.3 RÉVISION OU MODIFICATION DES RÈGLEMENTS

- 3.3.1 Le promoteur peut modifier ou amender en tout ou en partie les règlements. De façon générale, ces changements sont apportés pendant la saison morte.
- 3.3.2 Malgré ce qui précède, les règlements peuvent être amendés pendant la saison de courses, notamment lorsque les circonstances constatées compromettent la sécurité des équipiers, des officiels ou des spectateurs, la qualité du spectacle, ou l'équité entre les équipes.
- 3.3.3 Tous les changements apportés aux règlements deviennent effectifs à compter du moment où le directeur, un dirigeant ou un autre officiel qu'il mandate a tenu une rencontre pour informer les équipiers des changements intervenus ou lorsque, pendant la saison morte, ceux-ci sont publiés selon la méthode habituelle.

SECTION 4 : DÉCISIONS ET MESURES APPLICABLES

- 4.2 Les « Bump & pass » sont interdits.
- 4.3 Les « Start and park » sont interdits
- 4.4 Une équipe qui refuse ou néglige de respecter le protocole d'avant course ou celui du podium incluant l'utilisation de visuels ou de produits des commanditaires de la série sera sanctionnée et pourrait être disqualifiée et perdre ses points et sa bourses pour le programme concerné..
- 4.5 Seul le pilote de la voiture (ou le propriétaire dans le cas d'un pilote âgé de moins de 18 ans) est autorisé à s'adresser au le Directeur, Directeur technique ou au promoteur concernant les protêts mécaniques, les décisions rendues et l'interprétation des règlements. Les officiels qui seront interpellés par d'autres membres de l'équipe leur rappelleront cette règle et n'entreprendrons pas d'autres discussions. Les interventions faites auprès des officiels ne doivent pas entraver leur travail ou retarder le déroulement du programme.
- 4.6 Le fait de ne pas respecter un ou plusieurs articles des règlements peut entraîner l'imposition de sanctions. Le manque d'observance généralisée des règlements ainsi que le manque d'esprit sportif pourront entraîner des sanctions sévères.

- 4.7 Les principales sanctions applicables à un équipier ou à une équipe sont notamment l'avertissement, la pénalité en positions ou en points, la suspension, la disqualification pour une course, un programme, une saison ou une partie de saison, l'expulsion et le bannissement.
- 4.8 Des amendes et des périodes de probation avec ou sans caution peuvent aussi être imposées selon les circonstances. Des exemples de sanctions sont présentés à **l'annexe 1** du présent règlement.
- 4.9 Le choix d'une sanction repose sur la gravité de la faute commise et sur son aspect répétitif ou non. Sauf en situation où la nature de la faute le justifie, le principe de la gradation des sanctions s'applique. Le directeur et les dirigeants tiennent compte de facteurs atténuants et aggravants dans la prise de décision.
- 4.10 Lorsqu'une sanction est imposée, l'équipe fautive en est informée dans les meilleurs délais par l'intermédiaire du pilote de la voiture. Certaines décisions peuvent être communiquées par écrit.
- 4.11 Il est formellement interdit à tout équipier d'entrer dans le local des officiels et dans la zone d'inspection à moins d'y être convoqué par un officiel. La même règle s'applique à la tour du signaleur et à la zone d'inspection.
- 4.12 Le pilote et le propriétaire de la voiture sont responsables de s'assurer du respect des décisions rendues et du comportement de leurs équipiers. Ils doivent prendre les moyens nécessaires pour ramener à l'ordre un équipier fautif. Les membres d'une équipe sont solidairement responsables de leurs comportements respectifs. La faute commise par un équipier autre que le pilote peut entraîner des sanctions en piste ou en dehors de celle-ci.
- 4.13 Une équipe qui tolère les comportements inappropriés de l'un de ses équipiers peut se voir imposer des sanctions.
- 4.14 L'intimidation ou les menaces faites par un équipier envers une autre équipe, un officiel ou un dirigeant en dehors des programmes de courses, en personne, par l'utilisation des médias sociaux ou autrement pourront être sanctionnés comme si elles étaient survenues un jour de courses.
- 4.15 Tout équipier qui se rendra aux puits de ravitaillement d'une autre équipe d'une façon menaçante ou agressive sera considéré comme provocateur et fautif si une altercation en découle.

- 4.16 Un équipier qui est suspendu, expulsé ou disqualifié ne peut se présenter dans les puits pour la période visée par cette sanction. Il ne peut non plus participer à une course dans une autre Catégorie sanctionnée par ACT Québec pendant cette période. Tout équipier qui se comporte de façon inappropriée pendant la période que dure sa sanction pourra être banni définitivement.
- 4.17 Comme il n'est pas possible de reprendre une course en tout ou en partie, une décision prise au sujet de son déroulement, d'un événement ou d'un incident survenu pendant cette course ne peut être contestée ou modifiée après coup. Une fois prise et entérinée par le promoteur, s'il y a lieu, une telle décision est irrévocable et ne peut faire l'objet d'une argumentation ou d'un protêt pendant et après un programme de courses. Une décision ne peut être révisée plus tard sur la base d'une reprise vidéo ou de photos.
- 4.18 Aucune argumentation verbale excessive concernant le résultat d'une course, l'application des règlements ou d'une vérification mécanique ne sera tolérée surtout si lors de cette discussion, l'équipier se comporte de façon irrespectueuse ou insistante ou s'il retarde le déroulement du programme.
- 4.19 Aucun officiel n'acceptera de discuter d'une décision avec un pilote en dehors des soirées de course. Tout appel ou toute rencontre en ce sens sera décliné à moins que cette démarche ne soit initiée par le promoteur ou par un officiel délégué par celui-ci afin de compléter une démarche laissée en suspens ou pour rendre une décision qui aura été reportée.
- 4.20 Le directeur, le promoteur, le directeur technique ou un officiel délégué par ceux-ci peut communiquer avec un équipier entre deux programmes afin de compléter une démarche déjà amorcée ou pour l'informer d'une décision qui aurait été reportée.
- 4.21 Le pilote et le propriétaire d'une voiture sont mutuellement responsables des composantes de la voiture et des équipements sous leur responsabilité. Ils doivent s'assurer que les fournisseurs à qui ils ont recours respectent la réglementation.
- 4.22 Toute équipe qui obtient de la part de ACT US ou d'un fabricant de pièces ou d'un préparateur de voiture ou tout autre intervenant une information ou une autorisation au sujet des règlements généraux ou mécaniques doit faire valider cette information par ACT QC. La Série, après avoir décidé de la légalité de l'information, diffusera à toutes les équipes sa décision. Toute équipe qui tentera de tirer avantage ou de rendre flou un règlement s'expose à des sanctions sévères.

- 4.23 De même, aucune vérification faite auprès d'une autre personne que le Directeur technique d'ACT Québec ne pourra justifier l'utilisation d'une pièce ou d'une autre composante qui n'est pas spécifiquement reconnue dans le règlement mécanique.

Il est le seul à pouvoir décider d'accepter ou non des équivalences ou des pièces de remplacement. Il a la responsabilité d'informer les autres équipes une fois celle-ci acceptée. Toute orientation obtenue par une équipe de la part d'ACT U.S. ou de l'un de ces fournisseurs agréés doit être communiquée à ACT Québec avant de pouvoir s'appliquer. Le directeur technique s'assure de la compréhension du changement apporté avant de le communiquer aux équipes.

SECTION 5 : SANTÉ, CONSOMMATION D'ALCOOL, DE DROGUE ET DE MÉDICAMENTS

- 5.1 Pour des raisons évidentes de sécurité, toute consommation d'alcool, de drogue et toute évidence d'une intoxication est formellement interdite pour tout équipier, avant et pendant un programme de courses.
- 5.2 Il est interdit à un équipier de dégager une haleine d'alcool ou une odeur de drogue
- 5.3 Tout pilote devra informer sans délai le directeur de ses problèmes de santé ou encore de la prise de certains médicaments pouvant affecter ses facultés, son comportement ou son aptitude à conduire.
- 5.4 Sur demande du directeur ou de promoteur, tout pilote doit se soumettre à un examen médical, à un test d'alcoolémie ou à un test symptomatique.
- 5.5 Un équipier ou un pilote devra fournir, sur demande du directeur ou du promoteur, un rapport médical attestant de sa capacité à participer de façon sécuritaire à un programme de courses. Ce rapport doit être produit par un médecin ou un autre professionnel de la santé membre d'un ordre professionnel approprié selon les modalités déterminées par le directeur de courses. Un pilote ou une équipe qui refuse ou néglige de fournir un tel rapport pourra se voir interdire de participer à un ou plusieurs programmes de courses.
- 5.6 Malgré ce qui précède, par mesure préventive, lorsque le directeur a un doute raisonnable quant à la capacité d'un équipier à participer de façon sécuritaire aux activités de son équipe ou aux courses, il peut exiger que celui-ci quitte les puits ou qu'il lui soit interdit de conduire, et ce, sans autre avertissement, test ou justification. Cette décision est irrévocable.
- 5.7 Lorsqu'il est forcé d'immobiliser sa voiture pendant une course, en piste, en bordure de piste ou à un autre endroit qu'à son puit, le pilote doit demeurer à proximité de sa voiture afin de recevoir les consignes des officiels ou de l'équipe d'urgence.

- 5.8 Malgré ce qui est prévu à l'article 5.7, lors d'un accident, tout pilote ou équipier doit se soumettre aux exigences des ambulanciers ou de tout autre officiel. Dans ce contexte seulement, il peut être autorisé à quitter les lieux d'un accident par un officiel ou un membre de l'équipe d'urgence. Il doit aussi compléter les documents exigés dans ces circonstances.

SECTION 6 : CARTE DE PILOTES ET MODALITÉS D'INSCRIPTION

- 6.1 Tout pilote désirant participer à un événement sous la responsabilité d'ACT Québec devra avoir une inscription valide et payée. La carte de pilote ACT Québec est non remboursable ni transférable à un autre pilote. Le promoteur peut retenir le coût de l'inscription sur les bourses.
- 6.2 ACT Québec se réserve le droit de refuser une demande, annuler ou suspendre une carte ou une inscription en tout temps et sans remboursement en cas de suspension du pilote ou de sa disqualification.
- 6.3 La carte de pilote ACT Québec confère les privilèges de participer aux activités des classes concernées au Québec et aux États-Unis.
- 6.4 Le numéro des voitures est accordé par ACT Québec et doit être préautorisé par le promoteur. Une équipe qui omet ou néglige d'obtenir la certification de son numéro pourrait devoir le changer notamment si ce numéro est déjà octroyé à une autre équipe.
- 6.5 Les numéros doivent être réservés avant le 28 février précédant le début de la saison.
- 6.6 Une équipe active pendant une saison et qui prévoit s'absenter la saison suivante a le droit de protéger son numéro jusqu'au plus tard le 31 décembre suivant l'année de son absence. Une demande de protection du numéro peut être faite au promoteur à cette même date pour une période maximale d'une année.
- 6.7 L'équipe qui se prévaut de l'article 6.6 et qui ne renouvelle pas son numéro dans les délais prescrits à la suite de son année d'absence ou qui ne participe pas à au moins une course la saison suivant cette absence peut voir son numéro être réclamé par une autre équipe.
- 6.8 ACT Québec se réserve les 2 ailes avant ainsi que la bande de vitre avant sur chaque voiture inscrite. Chaque équipe devra réserver un espace pour apposer un code QR sur la partie arrière de la voiture.
- 6.9 Le haut du pare-brise de chaque voiture doit être réservé pour la série.
- 6.10 Les collants doivent être apposés selon le schème déterminé par ACT Québec annuellement.

- 6.11 Toute équipe du Québec qui refuse ou néglige d'arborer les commanditaires de la Série québécoise en prétextant être inscrite à la Série U.S. sans y participer sur une base régulière sera considérée comme enfreignant les articles relatifs à l'inscription et à l'affichage des commanditaires et des sanctions s'appliqueront. Une telle équipe pourrait se voir interdire la participation à un ou plusieurs programmes une fois l'infraction constatée.
- 6.12 Les autocollants apposés sur la voiture doivent être ceux fournis par la Série et ne pas être intégrés dans le wrap de la voiture.
- 6.13 Une équipe qui présente une voiture à la pesée ou à l'inspection d'avant course et qui n'a pas apposé les collants sur sa voiture pourrait être appelée à quitter la file sans pouvoir être inspectée ou pesée et revenir à la queue une fois la situation corrigée.
- 6.14 Un pilote qui se présente en piste sans les collants prescrits pourra être sanctionné et / ou disqualifié sauf en ce qui concerne les pilotes américains et ceux de la série américaine pour lesquels les collants de cette dernière série seront acceptés. Les collants doivent être apposés au plus tard au moment de former la fausse-grille de départ pour les qualifications.
- 6.15 Les équipes doivent aviser de leur présence à l'avance pour chaque course présentée par ACT. Chaque équipe qui le fait dans le respect des règles a droit à 25 points de présence par course où il a fait sa préinscription dans les délais prescrits.
- 6.16 **Fréquence radio** : Chaque équipe doit fournir la fréquence radio qu'elle utilise dans le cadre de chaque programme de courses et de tout changement qui peut survenir par la suite.

SECTION 7 : PRATIQUES POUR LES COURSES U.S. ET CANADIENNES

- 7.1 ACT Québec permet aux équipes de faire des pratiques jusqu'au plus tard la veille d'une course sanctionnée par ACT Québec ou U.S. La règle prévue à l'Article 28 de la procédure de la Série américaine ne s'applique pas au Québec.

SECTION 8: VOITURE ET MULET

- 8.1 Il est strictement interdit pour un pilote d'utiliser plus d'une voiture dans le même programme. (Qualification, Time Trial ou Finale). Il est aussi interdit pour deux pilotes d'utiliser la même voiture dans un même programme.

SECTION 9 : PROCÉDURES DANS LES PUIITS ET SÉCURITÉ DES ÉQUIPIERS

- 9.1 La vitesse maximale dans les puits est de 10 km/h.
- 9.2 Sauf pour un changement de pneu ou pour une réparation mineure en situation de course ou de pratique, l'utilisation de chandelles est obligatoire en tout temps lorsque la voiture est soulevée.
- 9.3 Il est interdit de procéder à des réparations ou à l'inspection d'une voiture ailleurs que dans la section des puits réservée à l'équipe ou à un autre espace prévu à cet effet et spécifiée lors de la réunion des pilotes, le cas échéant.
- 9.4 Il est interdit de circuler dans les puits et sur la piste avec les véhicules autres que la voiture de course pendant qu'une course se déroule, et ce, peu importe la classe.
- 9.5 Tout équipier appelé à travailler ou intervenir à proximité d'une voiture de course doit porter des vêtements appropriés, dont des chaussures fermées et des pantalons longs.
- 9.6 Aucune équipe ne peut quitter le site d'un programme de courses plus tôt que 30 minutes suivant la fin d'une finale notamment pour s'assurer qu'aucun protêt n'est déposé.

SECTION 10 : FAUSSE GRILLE

- 10.1 L'appel pour assembler la fausse grille se fait pendant que se déroule la course qui la précède. Au drapeau blanc de la course en cours, les voitures participantes à la course suivante devront être alignées à la fausse grille de départ et à leur position. À ce moment, toute voiture et tout pilote qui ne sera pas à sa position et prêt à la compétition sera placé à l'arrière du peloton.
- 10.2 Toute voiture qui nécessitera de l'aide pour démarrer en piste ou sur la fausse grille sera replacée à l'arrière du peloton, sauf en cas de drapeau rouge exigé par la Série ou immédiatement après la présentation des pilotes.
- 10.4 Toute voiture qui n'est pas en piste au moment du départ original aura jusqu'à ce que le premier tour soit enregistré par le meneur pour entrer en piste. S'il ne lui est pas possible de le faire avant ce moment, il ne pourra prendre part à la course en marche.
- 10.5 Aucune réparation ni visite d'un équipier à la voiture sur la piste ne sera tolérée, et ceci pendant toute la durée du programme, sauf si une autorisation est donnée pour l'ensemble des équipes pour une course disputée en plusieurs segments. Une équipe fautive sera pénalisée d'un tour, perdra sa position et sera replacée à l'arrière au nouveau départ.

- 10.6 Tout équipier qui retarde le départ ou le déroulement d'une course ou qui entrave la bonne marche d'un programme s'expose à une sanction.
- 10.7 Tout compétiteur qui entre en piste par un endroit autre que celui désigné sera pénalisé d'un tour. Si une voiture traîne un contenant d'essence ou tout autre équipement en dehors de son puit recevra le drapeau noir consultatif et devra regagner son puits pour remédier à la situation.
- 10.8 Un pilote qui n'observera pas la signalisation avant d'entrer sur la piste sera pénalisé d'un tour.

SECTION 11 : PILOTES ÂGÉS DE MOINS DE 18 ANS

- 11.1 Tout pilote de moins de 18 ans devra obtenir un consentement écrit et signé par l'autorité parentale avant la saison pour participer aux activités de ACT LMS QUÉBEC.

SECTION 12 : RÉUNION DES PILOTES

- 12.1 Une réunion d'avant course (pit meeting) aura lieu avant l'heure du début de chaque programme. La participation des pilotes est obligatoire.
- 12.2 Les présences des pilotes sont prises à chaque rencontre. Un pilote en retard ou qui quitte avant la fin de la rencontre est considéré ne pas y avoir participé et il s'expose à une sanction.
- 12.3 À cette réunion, les officiels informeront les participants de chaque équipe du déroulement du programme et des consignes particulières pour la journée.

SECTION 13: LES PROTÊTS ET LA RÉVISION DE CERTAINES DÉCISIONS

- 13.1 Seul un protêt écrit déposé par un pilote sera considéré en ce qui concerne la réglementation mécanique.
- 13.2 Il n'est pas possible de loger un protêt contre une décision de jugement. Toute demande en ce sens sera refusée. Par conséquent, toute demande de protêt en lien avec la procédure de courses sera refusée sauf en cas de mention différente au présent règlement.
- 13.2 Un pilote dispose de vingt minutes (20) suivant la finale de sa division pour loger un protêt.
- 13.3 La demande doit être faite auprès du promoteur à l'aide du formulaire prévu à cette fin.
- 13.4 Seul un pilote peut loger un protêt ou demander une révision de décision.

- 13.5 Tout protêt doit concerner un article spécifique du livre des règlements mécaniques.
- 13.7 Malgré ce qui précède, une demande de révision peut être logée en ce qui concerne les positions de départ pendant un programme. Un pilote qui conteste sa position sur la grille de départ dispose de 5 minutes après la publication de celles-ci pour demander une vérification à l'officiel responsable de la fausse grille. Une telle demande peut être faite sans frais et la décision rendue est irrévocable.
- 13.8 Une demande de révision des points accordés à un pilote après une course peut être faite auprès du promoteur au plus tard 24 heures après la publication du classement. Le demandeur doit accompagner sa demande de ses propres calculs pour qu'une telle demande soit traitée. Une telle demande peut être faite sans frais.
- 13.9 Pour déposer un protêt, le demandeur devra accompagner sa demande d'une caution en argent. Pour un moteur, le montant est fixé à 1000\$. Pour toute autre pièce, le montant est fixé à 500\$ par pièce ou élément à vérifier. Le montant doit être acquitté au moment du dépôt de la demande.
- 13.10 Après vérification, si la décision abonde dans le sens du demandeur, il récupère sa caution.
- 13.11 Dans le cas contraire, après vérification, si la décision s'avère ne pas être en défaveur du demandeur, la caution est conservée par ACT Québec. Une partie de ce montant pourra servir entre autres à compenser le remplacement de certaines pièces devenues inutilisables à la suite de l'inspection.
- 13.12 Toute demande de révision à la suite d'une disqualification technique pourra être faite par l'équipe visée auprès d'ACT U.S. Cette demande faite par le pilote ou le propriétaire de la voiture devra être accompagnée d'une caution au montant de 2000.00\$ U.S. qu'il récupérera s'il gagne sa cause. À défaut, ACT Québec conserve ce montant selon les normes entendues avec ACT U.S..
- 13.13 Le pilote ou le propriétaire et un expert de leur choix qui n'est pas membre d'une autre équipe. De plus, il pourra voir les pièces contestées et assister à la mesure de celles-ci.
- 13.14 Le pilote ou le propriétaire de la voiture visée par le protêt et 1 mécanicien de son choix. Ils devront être aptes à démonter les pièces identifiées par le Directeur technique.
- 13.15 Les officiels se réservent le droit d'inviter une ou des personnes supplémentaires qui ne sont pas membres d'une autre équipe.
- 13.16 Lorsqu'un protêt est déposé par un pilote, l'équipe visée doit suivre les directives de Directeur technique (préparation, retrait des pièces, etc.). Le Directeur technique ou un

expert désigné sera responsable d'effectuer les vérifications visuelles ou les mesures de la (les) pièce(s).

- 13.17 Le retrait pour inspection et le remontage des pièces après l'inspection sont de la responsabilité et aux frais de l'équipe visée.
- 13.1.8 Si le Directeur technique découvre une composante non conforme, même si ce n'est pas celle visée par le protêt, il pourra déclarer la voiture non conforme et la disqualifier.
- 13.19 Tout compétiteur refusant de se soumettre à une inspection suite à un protêt est reconnu fautif et est disqualifié sans point ni bourse pour le programme en entier. De plus, il sera suspendu pour le reste de la saison et perdra tous les points, les bourses accumulées lors du programme et le fond de points lors de cette saison.
- 13.20 L'équipe qui, lors d'une inspection faite à la suite du dépôt d'un protêt ou durant le programme de course, sera reconnue coupable d'avoir utilisé une ou des pièces illégales sera disqualifiée sans point, sans bourse, pour le programme concerné. En cas de récidive sur une même pièce ou sur une autre, l'équipe pourra se voir imposer une sanction plus sévère.
- 13.21 Une équipe disqualifiée en raison d'un moteur illégal sera exclue pour le reste de la saison et elle perdra tous ses points amassés. Une sanction plus sévère pourra s'appliquer selon les circonstances.
- 13.22 Toute pièce jugée illégale et non conforme au livre des Règlements sera saisie par le Directeur technique et détruite.
- 13.23 Toute décision rendue par le Directeur technique est finale et sans appel. Toute décision de disqualifier une équipe à la suite d'une inspection ou d'un protêt est communiquée par le directeur technique aux autres équipes de course selon la méthode qu'il détermine.
- 13.24 Une voiture déclarée illégale en raison d'une ou de pièces non conformes qui sera vendue ou cédée à une autre équipe devra être à nouveau vérifiée avant de pouvoir participer à une course. L'équipe qui en fera l'acquisition sera avisée de la situation par le directeur technique, et ce dès qu'il aura été informé de cette transaction.

SECTION 14 : LITIGE

- 14.1 Tout pilote, équipe de course ou propriétaire qui décidera d'utiliser des procédures juridiques ou légales contre ACT Québec, un de ses officiels ou de ses commanditaires ne pourra pas participer aux courses sanctionnées par ACT Québec pour une période indéterminée ou jusqu'à la fin des dites procédures. Une mise-en demeure sont considérées comme étant une procédure légale.

SECTION 15 : PROCÉDURES DE PNEUS (LMS SEULEMENT)

- 15.1 ACT Québec détermine le nombre minimum et maximum de pneus qu'une équipe doit se procurer avant une course. La quantité est déterminée au moment de la publication de la procédure pour chaque course.
- 15.2 Banque de pneus : La banque de pneus de rechange devra être composée de pneus usagés seulement. Chaque équipe devra enregistrer 2 pneus usagés dans sa banque lors de sa première présence. Par la suite, les pneus qui seront achetés et utilisés (usagés) dans le cadre des 10 programmes du Québec pourront être intégrés à la banque de pneus de l'équipe pour le reste de la saison. Les pneus achetés lors des courses US incluses ou non dans la Série du Québec sont exclus de cette banque.
- 15.3 Lors de chaque programme, un pilote dispose d'une heure après avoir fait son choix de pneus neufs pour procéder à un échange auprès du vendeur de pneus afin d'obtenir un pneu avec un stagger différent.

SECTION 16: PILOTE DE REMPLACEMENT

- 16.1 Une demande de remplacement doit être faite par écrit au promoteur au minimum 72 heures avant le moment prévu du programme.
- 16.2 Chaque pilote pourra utiliser un pilote de remplacement une seule fois durant la saison. Le pilote remplaçant doit être accepté par le promoteur et courir dans la voiture de l'équipe du pilote remplacé. Toute disqualification, pénalité, amende, mesure imposée lors de la présence du pilote remplaçant devient la responsabilité de l'équipe dont le pilote est remplacé. Cette dernière devra purger ces sanctions comme si elles leur avaient été imposées directement.
- 16.3 **En LMS**, le pilote remplaçant doit venir d'une classe égale ou inférieure (aucun pilote Nascar Pinty's ou sous sanction d'une des 3 classes maitresses de Nascar aux États-Unis ne peut être considéré comme un remplaçant).

En Sportsman, le pilote remplaçant doit venir d'une classe égale ou inférieure (aucun pilote Nascar Pinty's ou sous sanction d'une des 3 classes maitresses de Nascar aux États-Unis ne peut être considéré comme un remplaçant). Aucun pilote ayant cumulé plus de 3 départs en LMS pourra remplacer un pilote dans la division Sportsman.

Dans tous les cas les points iront au pilote remplacé. Un pilote remplaçant doit être au volant de la voiture pour toute la durée du programme.

- 16.4 Un pilote de remplacement ne peut faire plus d'une course en ACT QUÉBEC durant la même saison sinon, il sera considéré comme pilote régulier de sa division et les points

seront retirés au pilote qu'il avait remplacé plus tôt en saison, et ce, même s'il se joint à la série avec sa propre équipe ou celle du pilote remplacé plus tard dans la saison.

SECTION 17: POSITIONS DE DÉPART

17.1 POSITIONS DE DÉPART

- 17.1.1 Sauf avis contraire, les qualifications comptent 12 tours à l'Autodrome Chaudière et 10 tours à l'Autodrome Montmagny.
- 17.1.2 Sauf avis contraire, une pige sera faite à chaque course pour déterminer les positions de départ des qualifications.
- 17.1.3 Malgré ce qui précède, un pilote devra être à moins de 0.6 dixième de seconde du meilleur temps des pratiques de la journée pour garder sa position de qualification dans les 6 premières positions de la pige. S'il ne réussit pas, il sera relégué à la 7^e position ou plus loin en qualification. Cet article est mis en place par mesure de sécurité pour les autres pilotes plus rapides.

EXEMPLE :

Pige	Temps en pratiques	Temps du 1 ^{er} à la pige	Différence	Départ de sa qualif
1	15	15	0	1
2	14.90	15	-.10	2
3	15.59	15	+.59	3
4	15.61	15	+.61	7
5	15.33	15	-.33	4
6	15.70	15	+.90	8
7	15.25	15	+.25	5
8	15.22	15	+.22	6

- 17.1.4 Un pilote doit finir dans le Top 6 pour avoir droit au système de plus et de moins. Toutes les voitures terminant à partir de la 7^e place partiront en fond de grille, c'est-à-dire, derrière toutes les voitures qualifiées dans les 6 premières de chaque ronde.

Le gagnant d'une qualification a droit à un point supplémentaire.

Exemple :

Départ	Arrivée	+ / -	+1 victoire	Total	Finale
1	3	-2	0	-2	6
2	2	0	0	0	4
3	1	2	1	3	1
4	4	0	0	0	5
5	8	-	-	-	
6	7	-	-	-	
7	6	1	0	1	3
8	5	3	0	3	2

- 17.1.15 L'ordre des premières positions est calculé selon les 6 premiers de chaque ronde de qualification-tel que-prévu à 17.1.15. Le pilote qui a le meilleur ratio positif partira 1^{er} et ainsi de suite jusqu'au pilote qui a le moins bon ratio négatif en dernière position. En cas d'égalité, le départage est fait selon la meilleure position à l'arrivée, sinon, selon le meilleur temps réalisé en qualification, sinon selon le meilleur temps en pratiques.
- 17.1.16 En certaines circonstances, la série peut utiliser un processus de qualification différent incluant notamment un B-Main ou toute autre méthode. Les explications seront alors données lors de la réunion des pilotes.
- 17.1.17 Un pilote qui remporte une victoire en finale pendant la saison ne pourra partir mieux que 10^e en finale pour les trois finales suivantes auxquelles il sera présent. Cette règle ne s'applique pas pour une course avec boni de tours payants. Si une telle course survient, le pilote qui est visé par ce système le demeure tout de même pour 3 courses excluant celle qui prévoit un boni de tours payants. Cette règle ne s'applique qu'au premier segment lorsqu'une finale en compte plusieurs.
- 17.1.18 Un pilote trop lent en piste peut se voir interdire la participation à une ou plusieurs courses d'un programme ou être placé à l'arrière du peloton pour chaque départ et/ou relance selon son niveau d'habileté.

SECTION 18: SYSTÈME DE POINTS AVEC OU SANS LA PRÉSENCE DE LA SÉRIE US

SYSTÈME DE POINTS

Heats		"B" Feature		Feature	
Pos	Points	Pos	Points	Pos	Points
1	5	1	30	1	75
2	4	2	28	2	68
3	3	3	26	3	66
4	2	4	24	4	64
5	1	5	24	5	62
6	1	6	24	6	60
7	1	7	24	7	58
8	1	8	24	8	56
9	1	9	24	9	54
10	1	10	24	10	52
11	1	11	24	11	50
12	1	12	24	12	48
13	1	13	24	13	46
14	1	14	24	14	44
15	1	15	24	15	42
16	1	16	24	16	40
17	1	17	24	17	38
18	1	18	24	18	36
19	1	19	24	19	34
20	1	20	24	20	32
		21	24	21	30
		22	24	22	28
		23	24	23	26
		24	24	24	24
		25	24	25	24
		26	24	26	24
		27	24	27	24
		28	24	28	24
		29	24	29	24
		30	24	30	24

POINTS BONIS À CHAQUE COURSE

- 25 points pour la préinscription à la date prescrite avant chaque événement
- 10 points de présence à la présentation des pilotes avec un drapeau et/ou un chandail aux couleurs de l'équipe pour tous les équipiers
- 5 points pour avoir remporté un segment dans une course de type Monza ou lorsque les positions de départ d'un segment sont différentes de celles de l'arrivée du segment précédent
- 5 points pour avoir mené un tour complet en finale
- 5 points supplémentaires pour le pilote ayant mené le plus grand nombre de tours d'une finale unique ou en plusieurs segments

- 18.1 Pour la finale, les points cumulés sont identiques à la section précédente en considérant le résultat de tous les pilotes participants à la finale et au B-Main.
- 18.2 Un pilote disqualifié d'une qualification en raison d'un point technique qui a été corrigé prend le départ à l'arrière du peloton en finale.
- 18.3 Un pilote disqualifié en qualification pour un autre motif que le précédent et qui est autorisé à revenir en piste pour la finale prend le départ de l'arrière du peloton.
- 18.4 Un pilote présent qui participe à la consolation recevra 24 points s'il n'est pas qualifié en finale.
- 18.5 Une finale peut être disputée en une ou plusieurs étapes. Des points bonis sont accordés au pilote qui remporte un segment ou une étape d'une finale.
- 18.6 Advenant l'arrêt d'une finale avant que la moitié plus un tour soit complété, la finale sera entièrement reprise, mais les qualifications demeureront complétées et valides.

Cependant, si plus de la moitié de la course est complétée, le classement à ce moment sera final et officiel.

- 18.7 Tous les points cumulés lors d'un programme sont donnés au pilote régulier et non à la voiture.
- 18.8 Une fois officiels, les résultats et le classement du championnat seront communiqués via le site Facebook privé. Le pilote dispose de 24 heures après la mise en ligne des résultats pour contester le classement. Le demandeur doit accompagner sa demande de ses propres calculs pour qu'une telle demande soit traitée. Une telle demande peut être faite sans frais.

SECTION 19 : NOMBRE DE VOITURES EN FINALE (COURSE ACT LMS QUÉBEC)

- 19.1 Le nombre limite de voitures acceptées en finale pour chaque course est déterminé par le promoteur. Le nombre de voitures acceptées pour les cours U.S. est déterminé par les officiels de la série américaine. Cette information est publiée par le promoteur au moment jugé opportun.
- 19.2 Pour les 3 dernières courses du championnat, un pilote qui aura participé à toutes les autres courses qui les précèdent aura droit à un départ garanti en finale. Le pilote qui bénéficie de cet article, mais qui ne s'est pas qualifié sera ajouté en queue de peloton en plus des pilotes qualifiés.

SECTION 20 : PROCÉDURES D'INSPECTION

- 20.1 Aucune personne ne peut toucher à la voiture avant d'en avoir obtenu l'autorisation par le Directeur technique.
- 20.2 3 équipiers maximum par équipe incluant le pilote sont admis dans la zone d'inspection sauf en cas de protêt.
- 20.3 Aucune boisson alcoolisée n'est acceptée dans la zone d'inspection.
- 20.4 Aucune personne ayant consommé de l'alcool ou de la drogue n'est admise dans la zone d'inspection.

SECTION 21 : CHAMPIONNATS

- 21.1 Au minimum, ACT organise 2 types de championnats sur une base annuelle. Le championnat de saison et celui des recrues.

En plus de ce qui précède, ACT peut décider d'organiser d'autres championnats ponctuels ou continus regroupant certaines courses ou certains pilotes pendant une

saison. Par exemple, la série peut tenir un championnat des équipes en développement, un championnat incluant uniquement les courses avec la série américaine, un championnat de mi-saison, une triple couronne, etc. Tout nouveau championnat est annoncé sur le groupe privé des pilotes.

CHAMPIONNAT DES RECRUES :

- 21.2 Éligibilité : Pour être éligible, le pilote doit provenir d'une classe inférieure. Ne pas avoir fait plus de 3 courses en LMS MONTMAGNY OU NASCAR LATE MODEL OU ACT USA en carrière. Aucun pilote ayant participé à une ou des courses de NASCAR CANADA ne pourra être considéré comme une recrue.
- 21.3 Les points seront ceux accumulés au championnat régulier qui déterminera le classement du Championnat des Recrues.
- 21.4 En plus de ce qui précède, ACT Québec se réserve le droit d'organiser des compétitions réservées aux recrues dont les points ne comptent que pour le championnat des recrues.
- 21.5 Un montant en bourses est prévu pour ce championnat sur une base annuelle.
- 21.6 Les recrues bénéficient d'un programme d'accueil et d'intégration lors de leur première saison. La participation à ce programme est obligatoire et une équipe qui refuse ou néglige d'y participer peut être sanctionnée. 50 points au championnat des recrues sont accordés aux équipes qui complètent le programme dans une même saison.

SECTION 22 : BOURSES

- 22.1 Le montant et le mode de distribution des bourses de chaque course sont annoncés au minimum une semaine avant chaque programme.
- 22.2 Le montant et le mode de distribution des bourses du championnat de la saison sont annoncés au plus tard lors de la réunion des pilotes du premier programme de chaque saison.
- 22.3 Le montant, les critères d'éligibilité et la répartition des bourses spéciales ou ponctuelles sont annoncés au fur et à mesure qu'elles sont connues incluant celle réservée à la recrue de l'année.
- 22.4 Advenant le cas d'une égalité entre 2 positions dans un championnat, les pilotes impliqués reçoivent chacun 50% des bourses de la position concernée et de la position suivante. **Exemple :** 2 pilotes à égalité en 2^e position du championnat. Ils finiront tous 2 en 2^e position. Les bourses de la 2^e position et de la 3^e position seront additionnées et seront divisées en 2 à parts égales.

- 22.5 En ce qui concerne les bourses du championnat annuel, seules les équipes qui ont participé à toutes les courses sont éligibles. Le pilote ou le propriétaire de la voiture doivent participer à la remise annuelle des prix pour avoir droit à la bourse.

SECTION 23 : BANQUET DES CHAMPIONS

- 23.6 Chaque personne devra payer ses frais d'admission pour le banquet.
- 23.7 De plus, une tenue civile propre est exigée pour chaque pilote et propriétaire présent au banquet.
- 23.8 La participation au banquet est obligatoire pour avoir droit aux bourses et aux autres prix de fin de saison.

SECTION 24: LES DRAPEAUX

24.1 LE SIGNALEUR

- 24.1.1 Sous la supervision du Directeur de course et de la collaboration des autres officiels de la Série, le signaleur est responsable du déroulement de la course.
- 24.1.2 Toute directive du signaleur (drapeau, lumière de piste, geste ou indication) ne peut être portée en appel ou être contestée par la voie d'un protêt.
- 24.1.3 Pour plus de sécurité, en tout temps, quand le Signaleur agite un drapeau, il allumera la lumière de bordure de piste correspondante.

24.2 LE DRAPEAU VERT

- 24.2.1 Toute course devra se terminer sur le drapeau vert suivi du blanc et du quadrillé. Si un drapeau jaune vient perturber la course avant que le meneur ne passe la ligne d'arrivée, il y aura une relance green/white/checker obligatoire. Une relance pourra être faite Green/white/check à 2 reprises maximum.
- 24.2.2 Dans l'éventualité où le drapeau jaune est déployé avant que le premier tour ne soit complété, c'est-à-dire que toutes les voitures ont croisé la ligne départ/arrivée, la course sera reprise du début. De ce fait, toutes les voitures seront repositionnées à leur position initiale, à l'exception de celle (s) ayant causé l'arrêt de la course, qui sera (ont) repositionnée à l'arrière du peloton.
- 24.2.3 Pour qu'un tour de piste soit comptabilisé, à l'exception du premier tour, seul le meneur doit franchir la ligne de départ/arrivée.

24.3 LE DRAPEAU JAUNE

- 24.3.1 Les tours sous le drapeau jaune ne sont pas comptabilisés.
- 24.3.2 Lorsque le drapeau jaune est agité, chacun des pilotes doit ralentir son véhicule, conserver la présente position et se placer à la file indienne. Les officiels replaceront les voitures d'après l'ordre des positions au dernier tour complet sur le système électronique avant que le drapeau jaune soit agité.
- 24.3.3 Lorsqu'il est évalué qu'un pilote a contribué à l'incident ou à l'accident qui provoque une neutralisation, celui-ci est repositionné à l'arrière du peloton des voitures qui sont sur le même tour que le meneur ou non. Un pilote forcé de s'immobiliser en raison d'un incident ou d'un accident qui survient devant lui pourra ne pas être considéré comme ayant contribué à l'incident ou à l'accident.
- 24.3.4 Tout pilote qui provoque 3 drapeaux jaunes recevra un drapeau noir à la suite du 3^e jaune qu'il cause. Sa course sera terminée et il aura droit aux points de sa position à la fin de la course.
- 24.3.5 Seuls les véhicules officiels de la Série, de l'autodrome, l'ambulance, le camion à incendie et les officiels ont le droit de se rendre sur les lieux d'un accident.
- 24.3.6 Lorsque la voiture officielle est en piste, il est interdit de la dépasser, à moins d'avoir reçu l'instruction de le faire par l'officiel par le Directeur de course. Effectuer un dépassement non autorisé de la voiture officielle se traduira par la perte d'un tour. Tout pilote qui effectue un dépassement sous le drapeau jaune sera positionné à l'arrière du peloton et sera pénalisé d'un tour.
- 24.3.7 Toute voiture qui visite le puits sera repositionnée à l'arrière du peloton avant les retardataires qui sont demeurés en piste pour la relance. Pour bénéficier de cet avantage, la voiture doit être sur le même tour que le meneur. Si la voiture n'est pas sur le tour du meneur, elle sera repositionnée à l'arrière de tout le peloton.
- 24.3.8 Un pilote qui immobilise sa voiture sur la piste et provoque une neutralisation pour une raison mineure par exemple, pour une crevaison, et qui est en mesure de reprendre la course sur le même tour que le meneur est pénalisé d'un tour au moment de son entrée en piste et est replacé à l'arrière du peloton si la relance n'a pas encore été faite.
- 24.3.9 Tout pilote qui percutera volontairement la voiture d'un autre pilote pendant un drapeau jaune pourra être sanctionné.

LUCKY DOG

- 24.3.10 Le lucky dog permet à un pilote qui a un tour de retard sur le meneur de reprendre ce tour lorsque survient un drapeau jaune ou un drapeau rouge.
- 24.3.11 Ce privilège est donné au pilote qui occupe la meilleure position en piste parmi ceux qui n'ont qu'un seul tour de retard.

24.3.12 Les pilotes doivent céder le passage à la voiture qui a droit au lucky dog. Un pilote qui néglige de céder le passage peut être pénalisé en tours ou en positions.

24.3.13 Tout pilote qui bénéficie d'un lucky dog bénéficie d'un maximum de 15 secondes pour sortir du rang et se mettre en mouvement. Dans ce contexte, il est autorisé à dépasser la voiture de sécurité. À défaut de se mettre en mouvement, dans ce délai, il perd son privilège et doit conserver sa position.

24.4 LE DRAPEAU ROUGE

24.4.1 Le drapeau rouge commande l'arrêt immédiat de la course. Le pilote doit arrêter la voiture le plus rapidement et de façon la plus sécuritaire possible.

24.4.2 Pendant que les voitures sont arrêtées sous le drapeau rouge, aucun travail ne sera permis sur les voitures, incluant celles dans les puits. Les travaux pourront reprendre lorsque le signaleur remettra le drapeau jaune en vigueur. Une pénalité d'un tour sera donnée à toute équipe n'observant pas le drapeau rouge.

24.5 LE DRAPEAU BLEU

24.5.1 Le drapeau bleu sert à informer le pilote qu'il doit céder le passage à un pilote sur le tour du meneur qui s'approche rapidement et s'apprête à le doubler. Le pilote à qui le drapeau bleu est montré doit adopter la ligne intérieure de la piste et céder le passage aux compétiteurs plus rapides qui s'amènent pour le doubler.

24.5.2 Le pilote qui ignore le drapeau bleu peut être pénalisé.

24.6 LE DRAPEAU NOIR

24.6.1 Le drapeau noir sert avant tout à indiquer au pilote qu'il doit regagner les puits pour une raison de sécurité, un bris sur sa voiture ou pour un motif disciplinaire.

24.6.2 Dans l'éventualité où un pilote est disqualifié après avoir reçu un drapeau noir, il perd ses points et les bourses pour la course. De plus, il partira dernier lors de la prochaine course à laquelle il participera (finale ou qualification)

24.6.3 Un pilote qui n'aura pas regagné les puits après s'être vu présenter le drapeau noir à trois reprises consécutives sera disqualifié et pourrait être passible d'une sanction plus sévère selon la gravité de l'infraction.

24.6.4 Le drapeau noir roulé et pointé vers un pilote sert à communiquer un avertissement au pilote.

24.7 LE DRAPEAU BLANC

- 24.7.1 Une fois le drapeau blanc agité et que le meneur de l'épreuve passe le fil de départ/arrivée l'épreuve se terminera au prochain passage du meneur, peu importe si une situation se développe et provoque une neutralisation.
- 24.7.2 Même dans cette situation, dès que le drapeau jaune sera agité, le groupe doit ralentir.

24.8 LE DRAPEAU À DAMIER

- 24.8.1 Le déploiement du drapeau à damier signifie que la course est complétée et que la course est réputée être terminée.
- 24.8.2 Le drapeau à damier sera agité une fois que le meneur aura franchi la distance prévue. Toutes les voitures devront compléter le tour en cours jusqu'à ce qu'il passe sous le drapeau à damier.
- 24.8.3 Lorsque le drapeau à damier est agité, le classement de la course sera déterminé d'après l'ordre que les voitures auront croisé la ligne départ/arrivée du dernier tour complet sur le vert, mais toutes les voitures impliquées ou qui ont provoquées le drapeau jaune avec un incident lorsque le meneur a passé au quadrillé seront repositionnées à l'arrière de tous les pilotes sur le tour du meneur.
- 24.8.4 Le vainqueur de l'épreuve pourra faire un tour de plus et se diriger à la ligne de départ/arrivée. À la discrétion du Signaleur, le vainqueur sera invité à compléter le (TOUR DU VAINQUEUR).
- 24.8.5 La participation aux cérémonies qui précèdent ou suivent une course est obligatoire pour toutes les équipes identifiées par les dirigeants ou les officiels. Les équipiers présents doivent se comporter de façon respectueuse et se conformer aux consignes données à ce moment (Podiums, photos, entrevues, autographes, etc.).

SECTION 25: DÉPART INITIAL ET LES RELANCES

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

Un tour de piste est comptabilisé lorsque le meneur a franchi la tour du signaleur.

25.1 DÉPART INITIAL

- 25.1.1 Le départ initial est le premier départ d'une course. Tous les pilotes accélèrent à compter du moment où le drapeau vert est déployé et les règles suivantes s'appliquent :

- 25.1.2 Tous les pilotes conservent leur position assignée (2x2). Les dépassements et les changements de trajectoire sont interdits avant d'avoir franchi la tour du signaleur.
- 25.1.3 Le meneur doit donner et maintenir la cadence ton à compter de la sortie du virage #2 jusqu'au départ de l'épreuve qui est donné par le à l'endroit indiqué.
- 25.1.4 Un pilote qui brise la cadence par des accélérations et des freinages peut être sanctionné.
- 25.1.4 Pour le départ original, le signaleur qui juge que l'alignement des voitures est conforme, une fois que la voiture en tête de peloton aura atteint l'endroit désigné à la sortie de la courbe numéro 4, déploie le drapeau vert pour signifier que l'épreuve est lancée.
- 25.1.5 Toute dérogation à la présente règle peut entraîner un faux départ et/ou l'application de pénalités.
- 25.1.6 Un faux départ à la même valeur qu'un drapeau "jaune" et entraîne l'application des mêmes règles.
- 25.1.7 Lorsque le drapeau jaune est déployé avant que le premier (1er) tour ne soit complété, toutes les voitures reprendront leur position initiale, à l'exception de celle(s) ayant causé l'arrêt de la course, qui devront partir à l'arrière. Ce nouveau départ ne constitue pas un départ initial.

25.2 LES RELANCES

- 25.2.1 Lors d'une relance, le pilote meneur lors du drapeau jaune peut choisir l'intérieur ou l'extérieur lorsque le signaleur monte aux pilotes de croiser.
- 25.2.2 Lorsque survient une relance une fois le premier tour complété, les voitures sont placées 2X2. Le meneur peut choisir entre la ligne extérieure.
- 25.2.3 Le meneur doit donner et maintenir la cadence ton à compter de la sortie du virage #2 jusqu'au départ de l'épreuve qui est donné par le à l'endroit indiqué.
- 25.2.4 Un pilote qui brise la cadence par des accélérations et des freinages peut être sanctionné.
- 25.2.6 Dans le cadre d'une relance, le pilote occupant la position de commande doit être le premier à accélérer et les autres coureurs doivent lui emboîter le pas. L'accélération doit se faire entre la courbe numéro 3 et le repère fixé par les officiels pour le départ initial. Un pilote ne peut quitter sa position dans l'alignement avant que le vert ne soit déployé.
- 25.2.7 Lorsque surviennent de façon répétitive de faux départs, des drapeaux jaunes ou rouges, le directeur de course peut décider d'utiliser des relances à la file indienne.

- 25.2.8 Tout pilote dépassant illégalement lors d'un départ initial ou d'une relance pourra être pénalisé. Avant de décréter un faux départ, le directeur évalue les effets réels de la manœuvre sur le classement des pilotes dans le tour concerné. Si tous les pilotes reprennent leurs positions initiales, il peut décider de ne pas demander le déploiement du drapeau jaune.
- 25.2.9 Le pilote qui cause un premier faux départ reçoit un avertissement. À la deuxième offense dans une même course, il sera pénalisé de deux positions par voiture dépassée. Une utilisation abusive de cette stratégie par un pilote entraînera des sanctions plus sévères.