



PRODUCTION 2011 – RÈGLEMENTS

Mise à jour: 8 décembre 2010

1- MODÈLES DE VOITURES

- a) Voitures américaines à propulsion seulement.
- b) Empattement de 108 pouces accepté. Il **n'est pas** permis d'allonger un empattement inférieur à 108 pouces pour atteindre cette limite.
- c) Les Camaros, Firebird et Mustang ayant un empattement inférieur à 108 pouces sont acceptés avec des suspension McPherson avant seulement.
- d) Les voitures 1993 à aujourd'hui ne sont pas autorisées.

2- CARROSSERIE

- a) La carrosserie devra être complète, en acier, fidèle au modèle choisi, fixée à la place originale qu'occuperait la carrosserie originale du châssis. Certaines pièces de remplacement de style « Five Star » sont acceptées.
- b) Les dimensions intérieures et extérieures de la carrosserie, son apparence et son emplacement doivent demeurer d'origine « template ». Il est permis d'installer des carrosseries d'origine ou d'une autre marque plus récente en autant que les dimensions soient respectées, ex. : pas de roues qui dépassent la largeur de la carrosserie.
- c) La hauteur minimum du toit doit être de minimum 49 pouces au centre du toit à 12 pouces du pare-brise.
- d) Les « bushings » sous la carrosserie peuvent être enlevées.
- e) Les pare-chocs peuvent être refaits en tubes de 1 ½" minimum (max. 1 ¾ ") x 0,065" . Rien ne doit être ajouté pour changer l'apparence extérieure. Ils devront être à leur emplacement original et de la même marque que l'auto.
- f) Les couverts de pare-chocs avant et arrière pourront être en fibre ou en caoutchouc.
- g) Le grillage pour camoufler le radiateur est obligatoire.
- h) Toutes les ouvertures pour les lumières doivent être bouchées avec de la tôle.
- i) Le support du radiateur peut être enlevé et refait de façon sécuritaire à la satisfaction des officiels.
- j) Barrure de capot (hood pins) obligatoires.
- k) Pare-brise avant obligatoire d'origine ou lexan 1/8 pouce avec 3 supports intérieurs.
- l) Vitres arrières et de côté arrière optionnelles.
- m) Aileron d'origine ou artisanal de maximum 3 ½ " de hauteur accepté. Celui-ci ne doit pas dépasser la largeur du dessus de la carrosserie.
- n) * Les portes devront être en acier, ou aluminium, soudées ou rivetées.
- o) * Découpage des ailes autour des pneus centrés sur l'axe des roues permis.
- p) *Les bas de caisse peuvent être recouverts.
- q) *Les fausses-ailes peuvent être enlevées, mais l'intérieur de l'habitacle doit demeurer étanche.
- r) Toutes les moulures de chrome ou autres doivent être enlevées.
- s) *Dédoublage des tôles permis.
- t) Crochets ou anneaux obligatoires en avant pour faciliter le remorquage.
- u) *La voiture doit être vidée de toutes pièces inutiles.

NOTE : les items marqués * s'appliquent qu'aux voitures munies de cages complètes et sont complètement interdit aux voitures de condition de rue.

3- CHÂSSIS

- a) Châssis original à sa pleine longueur.
- b) Il est permis de réparer le châssis de façon conventionnelle après approbation de l'inspecteur. Le profil de la hauteur du châssis ou des renforts stock doit être respecté en tout temps. Aucune pièce plus basse que celles

d'origine n'est acceptée. Tous les points d'attache de la suspension doivent être à leurs positions d'origine dans les trois dimensions.

- c) Tubulaire accepté (2 x 3" x 0,095" ou tuyau de 1 3/4" par 0,095" d'épaisseur) en arrière à partir de la partie la plus haute, du pont arrière jusqu'au pare-choc. Il est permis de relier la partie avant et arrière du châssis des Camaros/Firebird et semblables avec UNE barre 2" x 3" x .095" à partir des l'extrémités des unités avant et arrière.

4- INTÉRIEUR DE LA VOITURE

- a) * L'intérieur de la voiture devra être dépouillé de tout matériel inflammable.
b) * Le tableau de bord peut être enlevé et refait en tôle.
c) * le plancher ainsi que les murs à feu avant et arrière peuvent être originaux ou refaits et complètement fermés avec de la tôle 20 gauge. Les murs à feu avant et arrière des Camaro, Firebird et Mustang doivent être à leur place originale. Le plancher du côté droit peut être de hauteur égale au dessus du tunnel du « driving shaft » pour permettre le passage du système d'échappement.
d) Colonne de direction d'origine ou remplacement acceptées.
e) *Il est permis d'enlever le plancher de la valise.
f) Aucun radiateur ou réservoir dans l'habitacle.

NOTE : les items * interdits aux voitures non munies de cage protectrice complète.

5- CAGE PROTECTRICE

- a) Toutes les cages doivent être construites avec des barres en acier de 1 3/4" x .095". Les 4 poteaux de la cage doivent être soudés au châssis de la même configuration des deux côtés.
b) Pas d'installation "offset". Un minimum de 3 barres sont obligatoires dans la porte du pilote et 3 du côté droit. (« x » à droite accepté) Une tôle d'un minimum de 22 gauge doit être soudée à l'extérieur de la cage du côté de la porte du pilote et une autre de gauge 16 aux barres du toit, au dessus de la tête du pilote. Les poteaux arrière de la cage doivent être perpendiculaires (90 degrés) et être installés à un maximum de 72" de l'arrière du support de la table du bas. Toute cage existante n'entrant pas dans l'espace de 72 pouces mentionnée sera sanctionnée.

6- CAPOT et COUVERT DU COFFRE ARRIÈRE

Le capot original de la carrosserie doit être utilisé. Pentures sécuritaires obligatoires.

Le capot doit avoir ses charnières l'arrière et un minimum des trois (3) agrafes également distancées à l'avant avec des câbles pour en retenir les épingles" (pins)

Il est permis de découper une ouverture de 4" par 20 pouces de large à l'extrémité de capot près du pare brise pour l'installation de bol à air. Aucune autre modification ou coupage accepté. Les dimensions du capot doivent être celles d'origine du fabricant.

Le Couvert du coffre arrière doit être fonctionnel et doit s'ouvrir.

7- SUSPENSION

Toutes les pièces du châssis et de la suspension doivent être originales du châssis utilisé, sans aucune modification sauf celles permises au présent règlement,

BARRE STABILISATRICE D'ORIGINE, ou similaire de remplacement (une seule pièce) La barre pourra être en dessous ou par dessus de la table du bas.

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

Il est permis d'installer une « bolt » verticale pour l'ajustement de la « sway bar » à maximum 1/2" en arrière de l'emplacement originale de l'attache originale.

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

Les spindles doivent être identiques des deux côtés.

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

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

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

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

8- RESSORTS / AMORTISSEURS

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

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

ATTACHES ARRIÈRE : Il est permis de remplacer les attaches en arrière. Ces remplacements (attaches) doivent être localisées exactement au même endroit que les attaches originales.

9- ROUES

14 et 15 pouces acceptées.

COTÉ GAUCHE : ROUES CENTRES O.E.M. ou de fabricants indépendants EN ACIER. 1/2 pouce offset toléré

COTÉ DROIT : 1 pouce offset total (ou spacer 1/2" avec roues « centre ») permis en avant et en arrière.
Largeur maximum des roues : 8 pouces.

10- PNEUS

Pneus de rue maximum 255R60 (14 ou 15') Les pneus usagés des voitures Sportsman et Pro Truck (Good Year ou Hoosier marqués par Morin Performance) sont acceptés.

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

EMPATTEMENT ORIGINAL du châssis utilisé. Tolérance de 1" acceptée sur l'empattement pour ajustement, tout en conservant l'empattement ORIGINAL sur un côté de la voiture.

LARGEUR: D'origine. **SPACER** acceptés du côté droit seulement avec roues « centre ».

GARDE AU SOL : Châssis : 5 pouces (aucune tolérance) . Pour le reste, rien de doit bloquer le passage du bloc de 4 pouces)

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

Moteur règlementé par l'art.14: Poids minimum total : 3100 livres.

Moteur GM 602 scellé : 3400 lbs

Répartition : Maximum 56% à gauche et Minimum 50% en avant.

Le pilote dans la voiture LORS DE LA PESÉE doit être celui qu'a compétitionné

Tolérance 1% sur les données ci-dessus

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

14- SECTION MOTEUR

Deux choix :

- 1- Moteur GM 602 scellé usagé d'une saison.
- 2- Moteur règlementé ci-dessous.

Note : Aucun scellé du moteur 602 ne doit être enlevé autrement qu'en présence de l'inspecteur-chef de l'ANCA qui est le seul à autoriser le démantèlement du moteur GM 602 et ce, pour des réparations mineures ne nécessitant aucun perçage ou machinage.

14.1 CARBURATEUR: Holley 4412 non-modifié 2 barils.

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

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

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

Gear à 3 chemins de clefs pour chaîne double acceptée.

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

14.4 BLOC:

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

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

14.5 BORE MAXIMUM: dans tous les cas, 4.044

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

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

14.7 PISTONS:

GM CHEVROLET: d'origine "dish" (4 valves relief) ou remplacement équivalent. PAS de "flat top", PAS de forgés. CHRYSLER: d'origine ou remplacement équivalent. Dish .070" PAS de forgés. SET UP Piston Kb232 & deck .010" OU P218 & Deck 0,040" acceptés.

FORD 351W: d'origine ou remplacement équivalent, dish .140" PAS de forgés OVERSIZE PERMIS DANS TOUS LES CAS: .040"

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

14.9 VILBREQUIN (crank shaft): D'origine du manufacturier seulement PAS de modification, PAS de coupage. PAS de polissage à aucun endroit.

14.10 STROKE:

CHEVROLET: 305-350: 3.484"

FORD: 302W: 3.004" - 351W: 3.504"

CHRYSLER: 318: 3.317" - 360: 3.582".

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

14.12 ARBRE À CAMES: Non modifié .410 de lift

AVIS IMPORTANT À PROPOS DES ARBRES À CAMES : La marque et la provenance des cams maximum .410 devront être disponibles et vérifiables dans des catalogues reconnus. Les arbres à cames saisis seront mesurés chez la référence officielle de l'ASE : MONTRÉAL VILBREQUIN

Le seul autre arbre à cames supérieur à .410 accepté est le :

(FEDERAL MOGUL / SPEED-PRO)

CHEVROLET 350: CS179R

CHRYSLER 360: CS1143R

FORD 351W: CS108R

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

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

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

14.14 TÊTES (CULASSES)

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

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

CHAMBRE À COMBUSTION, CC MINIMUM PERMIS:

CHEVROLET: 350: 70cc, 305: 65cc

CHRYSLER 360: 66cc

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

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

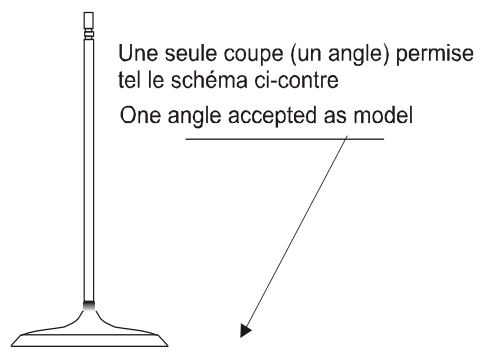
PAS de porting, PAS de déburrage, PAS de modification ou tout autre traitement.

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

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

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

Figure 1: Valves



14.18 SPRINGS :

GM, springs simples ex : Speed Pro VS 739R

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

Retainers en acier seulement. PAS de light weight.

14.19 HP MAXIMUM

Aucun moteur de devra développer plus de 210 HP mesurés aux roues sur le dyno de l'ASE

15- POSITION DU MOTEUR et SUPPORTS

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

CHEVROLET : 93" de l'arrière du moteur au différentiel. + ou moins un demi pouce.

FORD ET CHRYSLER: 92" de l'arrière du moteur au couvert du différentiel, + ou moins un demi pouce.

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

Usage libre des supports dans tous les cas.

CAMARO/FIREBIRD/MUSTANG : Position originale.

16- TRANSMISSION – CLUTCH

Transmission manuelle ou automatique d'origine O.E.M. avec "clutch" ou torque d'origine du moteur utilisé ou remplacement (pas d'aluminium) non modifiée.

Dans tous les cas, la transmission doit être complète avec toutes ses vitesses et la renverse. Volant (flywheel) d'origine. Aucune altération ou allègement.

PAS de transmission "Powerglide"

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

17- DIFFÉRENTIEL, DRIVING SHAFT

a) Doit être de la marque du châssis utilisé.

b) Il est permis de souder en enlevant un maximum de 2 planétaires. Mini spool en acier accepté. Essieux d'origine ou plus résistants acceptés. «Strange A-1033GM C-clips Eliminator » permis. (disponible chez Morin Performance et autres fournisseurs).

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

BRAS DE SUSPENSION ARRIÈRE : D'origine ou de remplacement de même dimension non-ajustables acceptés. Ils doivent être fixés aux attaches originales du châssis et du différentiel. Il est permis de changer les bushing pour des « jobbers » ou bearings.

18- ANTIGEL

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

19- RADIATEUR – ÉVENTAIL

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

20- POMPE À ESSENCE, LIGNE À ESSENCE, REFROIDISSEUR

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

21- FUEL CELL

Réservoir d'origine à sa place originale ou « Fuel cell » à minimum 8" du sol. Arceau sécuritaire obligatoire à 7" minimum du sol. Installation sécuritaire à la satisfaction des officiels.

22- ESSENCE PERMISE

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

23- SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT – MANIFOLDS

Manifold d'origine O.E.M. en fonte seulement. Modèle Mustang Steel exhaust manifold permis pour les moteurs Ford. PAS de "headers". Toutes les voitures devront se conformer aux lois provinciales et municipales en vigueur sur le bruit. Toute voiture au dessus de 96 db, mesuré à 80 pieds devra ajouter un résonateur, silencieux ou autre additionnel de façon à se conformer. Sortie de manifold maximum 2½" dans tous les cas. TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT DIRIGÉS VERS LE DESSOUS DE LA VOITURE. AUCUNE SORTIE PAR LES PORTES OU SUR LE COTÉ DES VOITURES.

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

24- FREINS

Système d'origine, fonctionnels aux 4 roues.

Galipers d'origine de la voiture. Master cylindre jobbers et pédales de course acceptées (ex. Wildwood) PAS de freins à disque à l'arrière,

PAS de disques ventilés PAS de drillage de disque. PAS de "drum" en aluminium.

Tuyau de ventilation (max. 4") permis en avant et en arrière,

25- DAMPER

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

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

27- POMPE À EAU, POULIES

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

Poulies : libre

28- BATTERIE

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

29- LETTRAGE ET APPARENCE

La voiture doit être entretenue de façon convenable et être de belle apparence. Le lettrage doit être fait de façon professionnelle. Pas de numéros style miroir ou fluorescent. PAS de texte obscène, PAS de pancarte À VENDRE sur les véhicules en piste durant les compétitions. Les numéros doivent être peints ou collés avec un lettrage lisible. Les numéros sur les portes doivent mesurer un minimum de 18", celui du toit 24" et des numéros d'un minimum de 4" doivent apparaître en avant et en arrière de la voiture.

31- ATTRIBUTION DES NUMÉROS

Les numéros sont attribués par l'ANCA aux détenteurs de licence de pilote. Celles-ci sont valides jusqu'à la date d'expiration inscrite sur le document. Il est donc recommandable de respecter ces échéanciers afin de conserver vos droits sur votre numéro.

32- RADIOS-ÉMETTEURS

Communications par les radios-émetteurs « one way » (aucun two way) utilisés à l'Autodrome St-Eustache est obligatoire pour tous.

33- FILET PROTECTEUR, CEINTURE, CASQUE

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

34- IMMATRICULATION

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

35- AUTOCOLLANTS

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

36- DROIT DE PARTICIPATION

Seuls les pilotes munies de licence valide de l'organisation ANCA pour la catégorie PRODUCTION peuvent participer à une compétition PRODUCTION

AVIS IMPORTANTS

- 1- Advenant une situation mettant en cause l'interprétation du présent règlement, le bénéfice du doute sera accordé au règlement mis en cause plutôt qu'à celui qui aura tenté de le rendre confus, et ceci dans le but de protéger les autres compétiteurs. En cas de disparité entre les versions publiées, la version portant la date la plus récente prédominera. Certains articles de ce règlement (oublis ou raisons sécuritaires) pourront être amendés en tout temps par la direction et un avis à cet effet sera publié s'il y a lieu.
- 2- Tout ce qui n'est pas écrit comme permis au présent règlement sera considéré comme interdit. En cas de doute, consultez la direction qui statuera sur la légalité de votre demande.
- 3- Le document PROCÉDURES DE COURSE publié par l'ANCA en début de saison fait partie intégrante du présent règlement.