



Un gel des règlements techniques est en place pour les saisons 2023, 2024 et 2025.

André Poulin, Directeur Général Autodrome Chaudière

Si vous avez des questions contactez

Julien Bernier au 418-209-8809

André Poulin 418-209-3707

Table des matières

1.	INTERPRÉTATION.....	3
2.	INSPECTION DES VOITURES.....	3
3.	LETTAGE, NUMÉROS DES VOITURES ET NUMÉROS IDENTIQUES	4
4.	CHÂSSIS ET CAGE PROTECTRICE	5
5.	CARROSSERIE.....	6
6.	SUSPENSION AVANT	8
7.	SUSPENSION ARRIÈRE.....	10
8.	DIRECTION	10
9.	FREINS.....	11
10.	ROUES.....	11
11.	PNEUS.....	11
12.	MOTEUR	12
13.	DISTRIBUTEUR	15
14.	LIMITEUR DE RÉVOLUTION.....	15
15.	ALTERNATEUR	16
16.	POMPE À EAU /POULIES ET COURROIES.....	16
17.	RADIATEUR	16
18.	SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT	16
19.	CARBURATEUR.....	17
20.	SYSTÈME DE FILTRATION D'AIR	17
21.	ESSENCE.....	17
22.	DIFFÉRENTIEL.....	18
23.	ARBRE DE TRANSMISSION (DRIVE SHAFT)	18
24.	TRANSMISSION.....	18
25.	EMBRAYAGE	19
26.	POIDS /PESÉES.....	19
27.	MIROIRS.....	20
28.	RADIO RÉCEPTEUR / ÉMETTEUR /TRANSPONDEUR.....	20
29.	EXIGENCES DE SÉCURITÉ	20
30.	LETTAGE ET AUTOCOLLANTS.....	21

1. INTERPRÉTATION

Étant donné qu'il est impossible d'écrire dans ces règlements toutes les modifications, adaptations et/ou infractions qui pourraient survenir, il doit être compris que pour l'application et l'explication de ceux-ci, seuls les éléments compris dans ces règlements sont acceptés et permis. Si vous avez un doute, contactez-nous. L'interprétation d'un règlement demeure l'entière responsabilité de la direction de l'Autodrome Chaudière.

Advenant une situation mettant en cause l'interprétation d'un 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 afin de protéger les autres compétiteurs.

2. INSPECTION DES VOITURES

L'inspecteur technique est autorisé en tout temps à procéder à l'inspection totale ou en partie d'une ou de plusieurs voitures, à chaque programme de courses, sans que ce soit nécessairement les coureurs qui aient obtenu les meilleurs résultats au classement final.

Des vérifications visuelles, suivant une procédure établie d'avance, seront faites régulièrement au début de chaque programme, ainsi qu'à la fin de chaque épreuve, avec l'équipement technique approprié dont les officiels disposent. Aucune voiture ne pourra circuler sur la piste sans avoir été vérifiée par les officiels, spécialement suite à un accident sérieux en course. Toutes les voitures ayant passées avec succès ce point d'inspection se verront apposer un autocollant de vérification sommaire, tout en étant sujettes à une autre inspection jugée nécessaire par le directeur de courses ou par un officiel désigné par celui-ci. Un délai d'une semaine pourra être accordé à une équipe pour corriger certaines anomalies mineures. Dans le cas d'un problème affectant la sécurité ou la performance, la voiture sera refusée sur le champ.

Le gagnant et tout compétiteur désigné par les officiels, doit amener sa voiture directement au garage pour l'inspection, ou à tout autre endroit indiqué, et ce, sans passer par son puit. Toute dérogation à ce règlement entraînera une disqualification sans point et reléguera le pilote à la dernière position de cette course.

La lecture de poids sur les balances de la piste est officielle et aucun protêt ne sera accepté sur cet équipement. Une voiture qui ne rencontrera pas soit le poids ou la hauteur sera reculée et revérifiée une 2^e fois avant qu'une décision finale ne soit prise.

3. LETTRAGE, NUMÉROS DES VOITURES ET NUMÉROS IDENTIQUES

Le directeur de courses peut demander à une équipe de changer ou de modifier le numéro de sa voiture de courses en tout temps.

Le numéro officiel devra être apposé sur les deux côtés, sur une hauteur de 18 pouces, et sur le toit de la voiture, sur une hauteur de 18 pouces minimum, lisible du côté droit. Afin de faciliter le travail des répartiteurs de positions dans le puits et du photographe, nous exigeons que votre numéro soit sur le côté droit du pare-brise (VITRE AVANT) juste au-dessous de la bande du commanditaire d'une dimension de 6 pouces. Les numéros et le lettrage de la voiture ne doivent pas être réfléchissants (Police pack, brillants...)

Aucune écriture obscène, grossière ou jugée inutile ne peut apparaître sur la voiture. Dans le cas contraire, le pilote devra effacer les dites écritures s'il désire courir.

Le haut du pare-brise doit être gardé disponible EN TOUT TEMPS pour le commanditaire de la classe.

Le poids réglementaire, selon le cylindrée du moteur, doit être inscrit lisiblement sur le capot côté chauffeur, c'est obligatoire.

Chaque compétiteur doit prendre connaissance du contenu du livre de règlements concernant les procédures de courses, en plus de se familiariser avec les règlements généraux.

S'il y a changement de pilote autre que celui enregistré, un officiel devra en être informé. Sinon, pas de points ni bourse pour l'épreuve concernée. Les points vont seulement au coureur.

Le directeur de courses peut exiger un montant maximum de 50 \$ par année, par équipe, pour procéder à des examens ou une inspection par un technicien spécialisé (transmission, dynamomètre, ordinateur...). Ce montant est retenu sur la bourse de la date où a lieu l'inspection en question.

Toute disqualification lors de l'inspection technique à la suite d'une épreuve, première, deuxième ou autre, reléguera le pilote à la dernière position de celle-ci et le fautif devra accepter le départ de la course suivante en dernière position. Si l'anomalie détectée n'est pas corrigée avant le début de la course suivante, le pilote fautif ne pourra pas prendre le départ de celle-ci. Ce dernier perdra les points et la bourse de cette épreuve.

Toutes pièces jugées illégales, non conformes à la réglementation, pourront être saisies pour une vérification faite par le fabricant de la pièce saisie.

Sans avertissement, un technicien en mécanique se présentera avec l'outillage nécessaire pour vérifier la puissance que le moteur développe aux roues. L'ordinateur de bord, de même que la transmission seront vérifiés. Celui qui sera pris en défaut perdra tous les points accumulés depuis le début de la saison et ses bourses de la soirée.

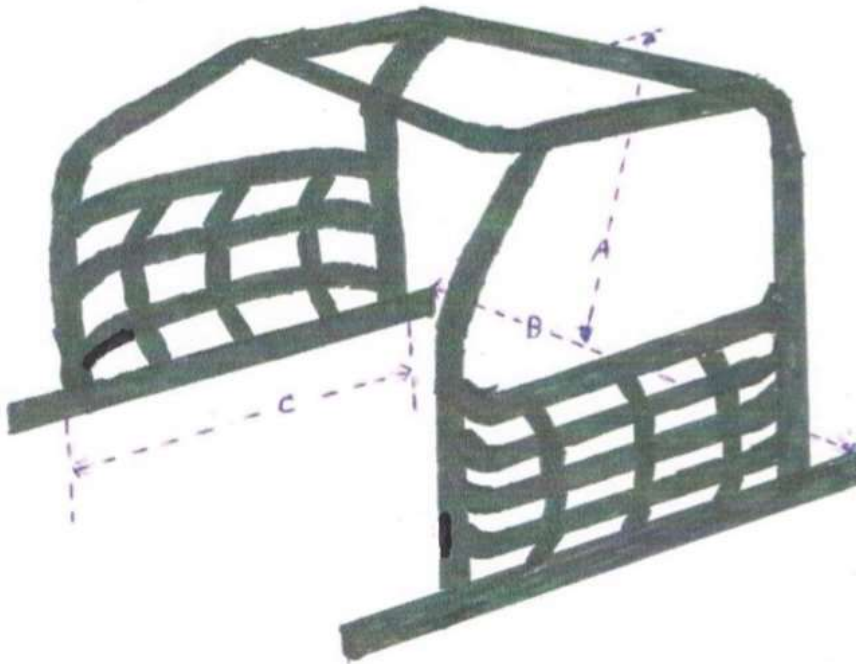
4. CHÂSSIS ET CAGE PROTECTRICE

4.1. CHÂSSIS

- 4.1.1. Toutes les voitures auront un empattement minimal de 107" et un maximum de 108,5" mesuré centre en centre des roues.
- 4.1.2. La hauteur du châssis doit être à un minimum de 4" du sol.
- 4.1.3. Largeur de bande de roulement maximale de 67" (tread width) tolérance de 1/2". En tout temps la bande de roulement arrière doit être à l'intérieur de la bande de roulement avant.
- 4.1.4. Un châssis avant de Camaro ou un châssis avant tubulaire est accepté, mais les points d'attache des tables du bas doivent respecter les positions du châssis avant d'origine de Camaro ou du châssis avant Howe 358-8-01 ou Port City CSS110 ET Lavoie 2022.
- 4.1.5. Pour toute nouvelle construction ou remplacement de unit. Il devra être remplacé par un unit de Camaro d'origine ou un Unit Lavoie 2022. La mesure minimum entre le cross member et le sol devra être de 4,5 pouces. Les attaches de tables du bas sur tout Unit changer à compter de ce jour ou toute nouvelle construction devront être situé entre 7 pouces ½ et 8 pouces du sol obligatoirement avec une mesure de 3 1/2 pouces à 4 pouces mesurer entre le dessous du châssis central et le centre de la bolt de la table du bas.**
- 4.1.6. Le cadre doit être de dimension 2" X 3" et de 0.090 d'épaisseur minimum. Des renforts de 2" X 2" sous le différentiel sont permis à partir du châssis arrière jusqu'au châssis central.
- 4.1.7. Le cadre entourant le réservoir à essence doit être tubulaire 0.090 d'épaisseur d'au moins 2" x 2".
- 4.1.8. Le cadre arrière doit être de 2" X 3" minimum et avec un minimum de 0.090 d'épaisseur et passer par-dessus l'essieu.

4.2. CAGE PROTECTRICE

- 4.2.1. La cage protectrice doit être construite avec des tuyaux en acier de 1 3/4'' de diamètre avec 0.095 minimum d'épaisseur.
- 4.2.2. Les 4 coins de la cage doivent être soudés au châssis symétriquement des deux côtés.
- 4.2.3. Pas de décalage « offset ».
- 4.2.4. Un minimum de 4 tuyaux horizontaux est obligatoire dans la porte du pilote et 3 dans la porte de droite. Un « X » est aussi accepté dans la porte de droite.
- 4.2.5. Distance minimum de l'arrière de la cage au centre du différentiel : 32 pouces mesuré en bas de la cage (châssis)
- 4.2.6. Les cages construites après 2018 : (Voir schéma)
 - 4.2.6.1. Hauteur minimum de la cage : 46 pouces mesurée du dessus du montant supérieur au-dessus du montant du haut de la cage. (A)
 - 4.2.6.2. Largeur des montants extérieurs : 56 1/4'' mesurée de l'extérieur des montants arrière. (B)
 - 4.2.6.3. Distance des montants avant et arrière de la cage : 47'' mesurée de l'extérieur. (C)



5. CARROSSERIE

5.1.SPÉCIFICATIONS

- 5.1.1. Carrosserie des fabricants « Five Star » ou « AR Body » de camion CHEVROLET SILVERADO 1500, FORD F-150, DODGE RAM 1500 OU TOYOTA TUNDRA avec cabine régulière. Fibre de carbone interdit. Elle doit être complète et non coupée sur la calandre avant ou encore sur la carrosserie arrière.
- 5.1.2. La carrosserie doit être centrée sur le châssis.
- 5.1.3. La hauteur minimum doit être de 57'' mesurée du sol au centre du toit.
- 5.1.4. La carrosserie doit être à 4'' du sol dans les côtés, à l'exception du pare-chocs avant.
- 5.1.5. Aucune modification pour changer l'aérodynamisme n'est tolérée.
- 5.1.6. Une plaque de protection en acier de minimum 1/8'' ou une plaque d'aluminium 3/16'' sous le carter d'huile est autorisée, mais aucune plaque pour modifier l'aérodynamisme sous le camion n'est tolérée.
- 5.1.7. Toute partie de remplacement maison en aluminium doit être faite dans un de ces matériaux : aluminium ou acier, d'un minimum de 20 gauges.

5.2.AILERON

- 5.2.1. Un aileron arrière est obligatoire, maximum de 5'' de hauteur et 1/8'' d'épaisseur.
- 5.2.2. L'aileron ne doit pas excéder la largeur de la carrosserie, avec aucune courbe.
- 5.2.3. Des supports sont permis à l'arrière de l'aileron.

5.3.PARE-BRISE ET VITRES

- 5.3.1. Un pare-brise en polycarbonate clair et en bon état d'une épaisseur minimum de 1/8'' est requis. 2 renforts verticaux d'un pouce de largeur minimum sont obligatoires au centre du pare-brise.
- 5.3.2. La vitre arrière complète en polycarbonate est obligatoire. Aucun lettrage complet dans la vitre arrière, le pilote doit être en mesure de voir et d'être vu.
- 5.3.3. Les vitres de côté sont interdites.

- 5.3.4. Le centre de la vitre arrière doit être libre sans commanditaires sur une largeur de 15 pouces vis-à-vis le siège du conducteur vers le centre du véhicule, de haut en bas.

5.4. AÉRATION

- 5.4.1. Il est permis de percer des trous dans le pare-chocs avant afin d'aérer le radiateur et/ou les freins avant.
- 5.4.2. Un ventilateur électrique pour les freins est permis.
- 5.4.3. Un conduit d'air simple ou double dans l'ouverture de la porte de droite, à l'emplacement normal de la vitre, est autorisé pour ventiler le pilote et/ou les freins arrière.
- 5.4.4. Les murs pare-feu doivent être parfaitement étanches.

6. *SUSPENSION AVANT*

6.1. TABLES DU HAUT

- 6.1.1. Les tables du haut doivent être en acier tubulaires, avec un maximum de 1'' de différence en longueur des 2 côtés. (Une tolérance de ¼ de pouces sera acceptée.)
- 6.1.2. Les points d'attache des tables du haut doivent être soudés au châssis. Un support à glissière est permis.
- 6.1.3. Les tiges de table en aluminium sont acceptées.
- 6.1.4. Pas de bras de table ajustable.
- 6.1.5. Tables « low friction » interdites.
- 6.1.6. Le positionnement du support du haut sera au choix : droit ou à angle, en restant sur le frame original.

6.2. TABLES DU BAS

- 6.2.1. Tables du bas de Chevrolet Camaro ou de Ford Crown Victoria d'origine seulement.
- 6.2.2. Elles doivent être de même configuration et de la même longueur des deux côtés.
- 6.2.3. La seule modification acceptée est l'appui pour le ressort et la barre stabilisatrice.
- 6.2.4. « Bushing » de métal permis.

6.3. BARRE STABILISATRICE

- 6.3.1. Barre stabilisatrice d'origine ou équivalente d'un maximum de 1.250'' de diamètre.
- 6.3.2. La longueur doit être d'origine, elle ne peut pas être coupée.
- 6.3.3. Ajustement et « heim joint » permis.
- 6.3.4. Si la barre stabilisatrice est placée sous la table du bas, une glissière d'usure peut être soudée sous cette table ou sur la barre.
- 6.3.5. Aucune barre stabilisatrice autorisée à l'arrière de la voiture.

6.4. JOINTS À ROTULE (BALL JOINTS)

- 6.4.1. Les joints à rotule (ball joints) doivent être d'origine GM ou DODGE ou équivalents.
- 6.4.2. Les joints à rotule (ball joints) dites « low friction » et les joints à rotule (ball joints) ajustables sont acceptés.

6.5. RESSORTS AVANT

- 6.5.1. Les ressorts avant doivent être d'un minimum 5'' de diamètre, installés à l'endroit original.
- 6.5.2. Longueur minimum de 9''.
- 6.5.3. Longueur maximum de 11''.
- 6.5.4. « Spring rubber » interdit.
- 6.5.5. Le montant maximum d'achat pour chaque ressort est de \$150.00.
- 6.5.6. Vis d'ajustement (jack screw) autorisée.

6.6. « BUMP STOP »

- 6.6.1. Aucun « Bump stop, « Bump springs » ou système de retenue permis. Aucun coil bind permis.

6.7. AMORTISSEURS AVANT

- 6.7.1. Les amortisseurs Afco, séries 10, 12 ou 14 de 7'' permis. Pro Shock série WB 7'' permis.
- 6.7.2. Les points d'attache des amortisseurs peuvent être soudés ou montés avec des supports de fixation sur les tubes.
- 6.7.3. Il est permis de les mettre au centre de la table.
- 6.7.4. Un seul amortisseur par roue.

7. SUSPENSION ARRIÈRE

7.1.SYSTÈME ARRIÈRE

- 7.1.1. Système trois points et « panhard bar » permis et doivent être solides (aucun absorbeur, ressort, amortisseur ou bague de caoutchouc).
- 7.1.2. « Truck arms » avec un maximum de 16'' d'écartement intérieur à l'avant.
- 7.1.3. L'installation des vis et des ressorts doit être linéaire, soit en avant, au centre ou en arrière du différentiel.

7.2.RESSORTS ARRIÈRES

- 7.2.1. Les ressorts arrière doivent être d'un minimum de 5'' de diamètre et d'une longueur minimum de 9''
- 7.2.2. Caoutchouc de ressort (spring rubber) accepté.
- 7.2.3. Le montant maximum d'achat pour chaque ressort est de \$150.00.
- 7.2.4. Vis d'ajustement (jack screw) autorisée.

7.3.AMORTISSEURS ARRIÈRES

- 7.3.1. Les amortisseurs Afco, séries 10, 12 ou 14 de 9'' permis. Pro Shock série WB 9'' permis.
- 7.3.2. Les points d'attache des amortisseurs peuvent être soudés ou montés avec des supports de fixation sur les tubes.
- 7.3.3. Un seul amortisseur par roue.

8. DIRECTION

- 8.1. Boîtier de direction (steering box) en acier d'apparence GM avec ratio au choix. Le découpleur est accepté. Il est fortement recommandé d'avoir un 8 en 1.
- 8.2. « Idle arm » GM ou équivalent, ajustable non permis, aucun chauffage ni pliage.
- 8.3. « Center link » ajustable permis.
- 8.4. « Tie rod end » peut être remplacé par des « radius rod » en aluminium d'un minimum de 1'' de diamètre avec des « rod end » de 5/8''

8.5.« Spindles » GM d'origine pleines dimensions (full size). Aucun de spindle drop.

8.6.Moyeu (hub) BRP861C ou MP20150116 accepté.

9. FREINS

9.1.Freins fonctionnels aux quatre roues et installation d'origine.

9.2.Disques avant d'origine, série économique, 1.25'' d'épaisseur maximum. Aucun perçage ni aucune rainure.

9.3.Disque arrière d'origine ou flottant, série économique, 1.25'' d'épaisseur maximum. Aucun perçage ni aucune rainure.

9.4.Étriers d'origine en acier de Camaro, Caprice ou Howe à simple piston à l'avant.

9.5.Étriers d'acier de type métrique (frame G) à l'arrière seulement.

9.6.« Master cylindres » et pédales de freins de type course acceptées.

9.7.Valve proportionnelle permise.

10. ROUES

10.1. Roues en acier 8'' de largeur, 15'' de diamètre et 0.125 d'épaisseur seulement.

10.2. Poids minimum de 19 livres.

10.3. Roue avec un décalage (offset) de 3'' et 4'' acceptée.

10.4. « Spacer » de roue d'un maximum de 1'' accepté avec « Stud » 5/8''.

11. PNEUS

11.1. L'achat des pneus doit se faire à l'Autodrome Chaudière.

11.2. 6 pneus maximum alloués pour la première participation à un programme.

11.3. 1 pneu maximum alloué pour les courses de 99 tours et moins.

11.4. 2 pneus maximum alloués pour les courses de 100 tours et plus.

11.5. Toute équipe de course aura la responsabilité de se procurer, à la remorque des pneus, un formulaire d'enregistrement pour les achats des pneus. Elle devra soumettre ce formulaire au responsable des pneus au plus tard, à la réunion des pilotes. Si une équipe se procure des pneus usagés d'une autre équipe, elle aura la responsabilité d'enregistrer ces pneus à l'aide du même formulaire et ceux-ci seront

considérés comme s'ils avaient été achetés neufs. Tout manquement sera passible de disqualification.

- 11.6. Aucune limite dans le nombre de pneus pour les tests.
- 11.7. Les pneus achetés lors des séances de tests ne pourront pas être utilisés la journée d'un programme.
- 11.8. Aucun trempage des pneus (soak) ou application de substance quelconque ou traitement extérieur/intérieur sur les pneus n'est autorisé.
- 11.9. Aucun purgeurs (bleeders) ou autre système permis.
- 11.10. Une feuille de pneus devra être fourni obligatoirement avant le début des pratiques à l'inspecteur technique.
- 11.11. Crevaisson : un pneu pourra être remplacé par un neuf, au frais du pilote, s'il est à plus de 5/32. Le pneu devra avoir été vérifié par le directeur technique ou par André Poulin avant l'achat.
- 11.12. Lors du premier programme, tous les pilotes devront partir avec 4 pneus neufs dès la première pratique de la journée.

12. *MOTEUR*

12.1. MOTEURS AUTORISÉS

- 12.1.1. Moteurs acceptés : GM « crate » 602, pour achat avec ristourne, contactez André Poulin 418-209-3707 ou moteur GM 350 déjà existant et passez au Dynamomètre.
- 12.1.2. Les deux moteurs doivent être passés sur le « dyno » et scellés par le motoriste MAC ROD à Vallée-Jonction et devront respecter 350 HP et 400 livres de torque maximum. Les moteurs scellés des années antérieures seront acceptés avec la feuille de « dyno » et les numéros de « seal ».
- 12.1.3. Il ne sera plus possible de rafraichir ou de reconstruire un moteur 350 de rue s'il brise, ni de le passer au dynamomètre à nouveau. Le moteur sera déclassé des registres de la Série.

12.2. SPÉCIFICATIONS MOTEUR GM RECONSTRUIT

- 12.2.1. « INTAKE »
 - 12.2.1.1. Le système d'admission du moteur (Intake) doit être en aluminium : GM performer 2101.

12.2.2. « TIMING CHAIN »

12.2.2.1. La chaîne de distribution (timing chain) d'origine du moteur ou double permis.

12.2.2.2. « True roller » permis.

12.2.3. CAM

12.2.3.1. GM :350 lift maximum .447 - duration .222, .222 federal CS179R

12.2.3.2. Tolérance de 1% sur les mesures des catalogues lors des mesures par ordinateur, ce qui signifie AUCUNE MODIFICATION.

12.2.4. POUSSOIRS HYDRAULIQUES (LIFTERS) ET CULBUTEURS (ROCKERS)

12.2.4.1. Les poussoirs hydrauliques (lifters) d'origine ou pièces de remplacement similaires.

12.2.4.2. Poussoirs hydrauliques (lifters) solides ou « anti-pump up » permis.

12.2.4.3. Pas de poussoirs hydrauliques à rouleau (roller lifters).

12.2.4.4. Le ratio maximum des culbuteurs (rockers) est de 1.5.

12.2.4.5. Les culbuteurs à rouleau (roller rockers) permis.

12.2.5. TÊTES

12.2.5.1. Têtes de moteur World 042660-1. « Lapping » des valves permis, un angle seulement. 67cc minimum.

12.2.5.2. Tête GM 70 cc. Numéros de tête GM: 335-336-441-442-624-824-882-920-991-993 (valve 1.94/1.50)

12.2.5.3. « Springs Competition Cam 981 » permis.

12.2.5.4. Aucune modification tel que le polissage, agrandissement, alignement de passages (« match port ») est permise.

12.2.5.5. Valves et sièges de valve 3 angles permis.

12.2.5.6. Valves de « stainless steel » permis.

12.2.5.7. Pas de « high flow »

12.2.5.8. Aucune autre modification permise.

12.2.6. BLOCK

12.2.6.1. Block d'origine GM V-8 en fonte seulement.

12.2.6.2. Aucun block haute performance.

12.2.6.3. Perçage (oversize) .040 maximum.

12.2.6.4. Espacement (deck height): .020 minimum.

12.2.7. PISTONS

12.2.7.1. Pistons de type « full floating » acceptés - GM : H423NP

12.2.8. BIELLES

12.2.8.1. Bielles d'origine ou « eagle » acceptées, GM 5.700 « Eagle i beam »

12.2.8.2. « Full floating » permis.

12.2.9. VILEBREQUIN

12.2.9.1. Vilebrequin GM d'origine.

12.2.9.2. Vilebrequin 1182 en acier permis.

12.2.9.3. Vilebrequin Eagle 103503480 permis.

12.2.9.4. Aiguillage, alignement et polissage de balancier permis, aucune autre modification.

12.2.9.5. Aucun « stroker » ou « distroker » permis.

12.2.9.6. « Stroke » permis : 3,480 ''.

12.2.10. « DAMPER »

12.2.10.1. « Damper » d'origine du moteur ou équivalent de 6 pouces et plus est autorisé. Pas de « fluidampr », « ATI », « TCI », etc.

12.2.11. BALANCEMENT

12.2.11.1. Balancement permis. Cependant, les pièces doivent rester originales en design.

12.2.11.2. Balançage avec « plugs » accepté.

12.2.11.3. Pas de machinage de pistons, de coupage de balancier de vilebrequin, « cross-drillage », etc.

12.2.11.4. La bielle (connecting rod) et le piston le plus léger doivent rester intacts.

12.2.11.5. Fraisage de passage à l'huile permis.

12.2.12. POMPE À L'HUILE

12.2.12.1. Pompe à l'huile d'origine du moteur, « high volume » permis.

12.2.12.2. « Drysump » non permis.

12.2.13. CARTER À L'HUILE (PAN)

12.2.13.1. Carter à l'huile de type « racing » permis.

12.2.13.2. Plaque de protection en acier de 1/8'' d'épaisseur recommandée.

12.3. POSITION

12.3.1. La distance entre l'arrière du moteur et le centre du différentiel doit être de 88''

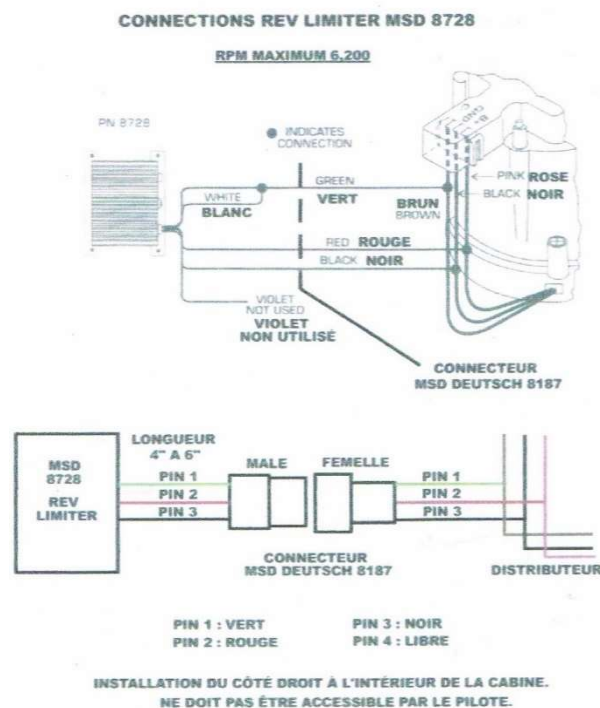
- 12.3.2. Le moteur doit être au centre du châssis, aucun décalage n'est permis.
- 12.3.3. La hauteur minimum du centre du « damper » doit être de 7'' plus haut que le dessous du châssis central et à un minimum de 11'' du sol en tout temps.

13. DISTRIBUTEUR

- 13.1. Distributeur d'origine GM ou pièce de remplacement « HEI Accel 35361 » seulement, sans aucune modification.

14. LIMITEUR DE RÉVOLUTION

- 14.1. Un limiteur de révolution est recommandé, mais facultatif.
- 14.2. Le limiteur de RPM MSD « Soft Touch Rev Control » PN 8728 est accepté. Pas de 100% digital.
- 14.3. Les connections doivent être traçables et facilement visibles. Elles doivent être faites avec des connecteurs « 4-pins Deutsch », MSD 8187, pour plan des connections.
- 14.4. En utilisant un limiteur de révolution, le pilote et l'équipe de celui-ci acceptent d'échanger son module avec celui que le directeur technique aura choisi (soit celui de l'Autodrome Chaudière, soit celui d'une autre voiture concurrente).
- 14.5. Aucun anti-patinage n'est permis sous peine de sanctions sévères.
- 14.6. SCHÉMA



15. ALTERNATEUR

- 15.1. Alternateur permis sur différentiel ou à la position originale.
- 15.2. Alternateur « race mate » intégré dans la pompe à eau en aluminium est accepté.

16. POMPE À EAU / POULIES ET COURROIES

- 16.1. Pompe à eau d'origine ou l'équivalent.
- 16.2. Pompe en aluminium autorisée.
- 16.3. Poulies en aluminium ou en acier autorisées.
- 16.4. Courroies de type « serpentine » ou en « V » autorisées.

17. RADIATEUR

- 17.1. Un radiateur en aluminium est autorisé. Il doit être installé sécuritairement à l'avant du moteur. Pas de radiateur pressurisé (Maximum Pression du bouchon 33 lbs).
- 17.2. Fan électrique acceptée.
- 17.3. Un récipient d'expansion doit être installé sous le capot, du côté droit, avec une sortie à l'extérieur, afin que le pilote voit s'il y a surchauffe du moteur.
- 17.4. Le liquide antigel n'est pas autorisé.

18. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

AVIS IMPORTANT : POUR 2023, LE SILENCIEUX (MUFFLER) EST OPTIONNEL. À COMPTER DE 2024. LE SILENCIEUX (MUFFLER) SERA OBLIGATOIRE POUR TOUT CAMION.

- 18.1. Les tuyaux d'échappement (headers) doivent être de marque « Scheonfeld » numéro SCH 135 ou SCH 135 CM2
- 18.2. Les sorties des tuyaux d'échappement (headers) doivent terminer dans un réceptacle fixé sur le côté droit de la voiture. Aucune sortie sous la voiture.
- 18.3. Pour la ligne d'échappement de 3 pouces : un silencieux Schoenfeld #83030 ou un magnaflow #112-19 en respectant la **grosseur demandée** pour chaque pipe avec une sortie à 2 tuyaux de 3 pouces dans la porte, sans aucun réduit permis sur la longueur complète d'échappement.

19. CARBURATEUR

- 19.1. Carburateur « Holley 500 CFM » 2 barils de la série R4412 SEULEMENT avec apparence originale. Le numéro 4412 doit être estampillé sur le corps du carburateur.
- 19.2. Le carburateur doit respecter les jauges « GO NO GO ».
- 19.3. Le retrait du « choke » est permis.
- 19.4. Un adaptateur de 1'' HVHSS4412-2AI ou BRP376 seulement.
- 19.5. Joint d'étanchéité 1/8'' maximum.

20. SYSTÈME DE FILTRATION D'AIR

- 20.1. Le système de filtration d'air doit se trouver sous le capot.
- 20.2. Un filtre à air doit être d'un maximum de 5'' de hauteur.
- 20.3. Une ouverture d'un maximum de 90'' carré est permise à l'extrémité du capot, près du pare-brise.
- 20.4. Aucun déflecteur d'air n'est permis.
- 20.5. Une dénivellation d'un maximum de 2'' de hauteur est permis dans le bas du système de filtration d'air.

21. ESSENCE

- 21.1. POMPE À ESSENCE ET LIGNE À ESSENCE
 - 21.1.1. Pompe à essence d'origine ou équivalent.
 - 21.1.2. Pompe à essence électrique non permise.
 - 21.1.3. Refroidisseur à essence non permis.
 - 21.1.4. La ligne à essence doit être située à l'extérieur de l'habitacle.
- 21.2. RÉSERVOIR
 - 21.2.1. Un réservoir (fuel cell) approuvé SFI 28.1 ou SFI 28.2 est obligatoire et doit être de 22 gallons US maximum.
 - 21.2.2. Le réservoir à essence doit être situé à l'arrière du différentiel, à l'intérieur du châssis, à minimum 8'' du sol.
 - 21.2.3. Le réservoir doit être dans un contenant en acier.
 - 21.2.4. Le réservoir doit obligatoirement être installé sécuritairement avec un anneau de protection à 7'' du sol et bien centré entre les 2 longerons du frame. (Aucune tolérance)
- 21.3. ESSENCE
 - 21.3.1. Aux choix des pilotes. (Aucun alcool permis)

22. DIFFÉRENTIEL

22.1. DIFFÉRENTIEL FORD 9''

- 22.1.1. Ford 9'' « Full Floating » en acier accepté, aluminium non permis
- 22.1.2. « Detroit locker » autorisé.
- 22.1.3. Le centre du différentiel doit être centré dans le châssis.
- 22.1.4. « Camber » non permis.
- 22.1.5. Ratio autorisé de 5.67.
- 22.1.6. Spool light en acier accepté.

22.2. DIFFÉRENTIEL « QUICK CHANGE »

- 22.2.1. Différentiel de marque Winter #5063
- 22.2.2. « Ring/pinion » 4.86
- 22.2.3. « Spool » en aluminium de marque Winter #8115 est autorisé.
- 22.2.4. « Detroit locker » Winter #5114 autorisé.
- 22.2.5. Essieux en acier « gun drilled » acceptés.
- 22.2.6. Ratio autorisé de 5.67. Engrenage (gear): WIN8517A seulement.
- 22.2.7. Différentiel économique avec tubes en acier accepté avec un poids égal ou supérieur à un différentiel Ford 9''.

23. ARBRE DE TRANSMISSION (DRIVE SHAFT)

- 23.1. L'arbre de transmission (drive shaft) en acier seulement, doit être peint en blanc et le numéro de la voiture doit être inscrit sur celui-ci.
- 23.2. 2 anneaux de sécurité sont obligatoires et installés à 12 pouces de chaque extrémité de l'arbre de transmission (drive shaft).

24. TRANSMISSION

- 24.1. Transmission en fonte GM d'origine, manuelle, 3 vitesses, « Saginaw » ou « Muncie » seulement.

- 24.2. Toutes les vitesses doivent être fonctionnelles, incluant la marche arrière.
- 24.3. Ratio 2ième vitesse :
 - 24.3.1. « Saginaw » 1.5, 1.68, 1.84, 1.88
 - 24.3.2. « Muncie » 1.57, 1.75
- 24.4. Ratio 3ième vitesse : 1 pour 1
- 24.5. Machinage et polissage non autorisé.
- 24.6. Poids minimum de la transmission doit être de 78 livres, incluant l'huile.

25. EMBRAYAGE

- 25.1. « Flywheel » doit être d'origine ou équivalent, doit être en fonte ou en acier et avoir un minimum de 15 livres.
- 25.2. Le disque doit avoir un minimum de 10'' de diamètre.
- 25.3. La plaque de pression doit être d'origine ou équivalent.
- 25.4. Le poids minimum pour l'ensemble du « flywheel », du disque et de la plaque de pression doit être de 32 livres.
- 25.5. La cloche d'embrayage (bell housing) doit être en acier et complet en haut, sans aucun trou ou autre. Il doit être ouvert en dessous.
- 25.6. Aucun bell housing lightweight accepté (exemple: SB CHEVY LIGHTWEIGHT STEEL BELLHOUSING_ OU AUTRE SIMILAIRE.

26. POIDS / PESÉES

- 26.1. Toutes les voitures sont pesées avec le pilote après les courses, aucune tolérance.
- 26.2. Poids minimum après la qualification: 3100 livres.
- 26.3. Poids minimum après une finale de 50 tours : 3075 livres
- 26.4. Poids minimum après une finale de plus de 50 tours : 3050 livres
- 26.5. Pourcentage maximum du poids à gauche de la voiture : 56.5 %
- 26.6. Pourcentage minimum du poids à l'avant de la voiture : 50 %
- 26.7. Pas de pièces en titanium.
- 26.8. Pas de pièces en tungstène.
- 26.9. Aucun poids liquide qui se déplace.
- 26.10. Les pesées doivent être peintes en blanc et le numéro de la voiture doit être inscrit sur celles-ci.
- 26.11. Les pesées doivent être installées solidement et sécuritairement avec un minimum de 2 boulons de 3/8'' et gradées.

- 26.12. Les pesées ne doivent pas être installées à l'avant du moteur ou à l'arrière du réservoir à essence, ni plus bas que le châssis.

27. MIROIRS

- 27.1. Un miroir à angle élargi doit être installé au centre, en haut du pare-brise.
- 27.2. Un miroir de maximum 4'' de diamètre doit être installé du côté gauche de la voiture et à l'intérieur de l'habitacle.

28. RADIO RÉCEPTEUR / ÉMETTEUR / TRANSPONDEUR

- 28.1. Un récepteur « receiver » est obligatoire.
- 28.2. La communication avec un éclaireur (spotter) est permise et celui-ci devra se positionner à l'endroit désigné par la piste.
- 28.3. Un transpondeur est obligatoire et peut être loué ou acheté à la piste.
- 28.4. Le transpondeur doit être installé du côté droit du réservoir à essence, à un minimum de 6'' à l'arrière du différentiel.

29. EXIGENCES DE SÉCURITÉ

- 29.1. Un habit anti-feu approuvé SFI 3.2A/1 ou 3.2A/3 ou 3.2A/5 ou 3.2A/10 ou 3.2A/15 ou 3.2A/20, des souliers de course recouvrant la cheville, ainsi que des gants longs approuvés SFI 3.3 sont obligatoires. Si votre habit anti-feu a une certification SFI inférieure à 3.2A/10, des sous-vêtements en « nomex » approuvés SFI 3.3 sont obligatoires, et recommandés pour les certifications SFI 3.2A/10 et plus.
- 29.2. Un casque approuvé SNELL SA, 2015 ET PLUS. « Full face » fortement recommandé. Si un casque ouvert est utilisé, une cagoule anti-feu est obligatoire.
- 29.3. Système de retenue de la tête et du cou obligatoire approuvé SFI 38.1 ou MRX pro 1015910091 (hans, defender et autre acceptés). Le dispositif doit être changé lors d'un impact majeur, ou si la date inscrite sur le dispositif dépasse 10 ans. Il peut être rectifié à nouveau par le fabricant.
- 29.4. Un filet approuvé SFI 27.1 obligatoire dans la porte du pilote et avec une installation professionnelle. Rod d'acier d'un diamètre minimum de ½ pouce, courroie 1 pouce de large. Le pilote doit être en mesure de fixer et de retirer le filet lorsque ses ceintures sont attachées. Maximum 10 ans avec date obligatoire.

- 29.5. Siège de courses en aluminium approuvé SFI 39.1 ou 39.2 obligatoire, bien fixé à la cage de sécurité. Ceinture de courses 5 points obligatoire, 6 et 7 points recommandée, approuvée (SFI 16.1 ou 16.5). Les ceintures doivent être changées lors d'un impact majeur, ou lorsque la date inscrite sur les ceintures est de plus de 5 ans. Système d'ancrage adéquat obligatoire.
- 29.6. Extincteur 2.5 minimum obligatoire AVEC CADRAN dans la voiture, type ABC fixé de façon sécuritaire avec fixation en acier ou système « Race Safe ». Un extincteur obligatoire dans les puits pour chaque équipe, type ABC minimum 20 livres placé en vue à l'arrière droit de la remorque de l'équipe.
- 29.7. Batterie installée et fixée de façon sécuritaire sous le camion. Interrupteur principal (cut off) à l'intérieur de l'habitacle, accessible par la porte de gauche ou sur la carrosserie à la base de la vitre arrière du côté gauche (deux interrupteurs sont fortement recommandés). Cet interrupteur ou ces interrupteurs doivent couper le courant reliant la batterie au démarreur, ainsi que l'ignition du moteur.

30. LETTRAGE ET AUTOCOLLANTS

- 30.1. Les numéros doivent être d'un minimum de 18'' de hauteur et apposés de chaque côté de la voiture.
- 30.2. Un numéro de 30'' de hauteur sur le toit de la voiture.
- 30.3. Un numéro de 5'' minimum de hauteur doit être apposé à la droite du pare-brise ou sur le coin droit du pare-chocs.
- 30.4. Le nom du pilote doit être inscrit de chaque côté du toit ou sous le numéro des portes et être de 3'' de hauteur.
- 30.5. Le haut du pare-brise doit être réservé au commanditaire de la division.
- 30.6. Les autocollants des commanditaires de NASCAR doivent être obligatoirement collés sur les ailes de la voiture, celui-ci sera distribué en début d'année, pour se prévaloir du fond de points.