



FEDERATION  
INTERNATIONALE  
DE L'AUTOMOBILE  
WWW.FIA.COM

## Réglementation Spécifique aux Courses de Dragsters de la FIA Specific Regulations for FIA Drag Racing

Le présent Règlement Technique fournit des directives et des normes minimales pour la construction et le fonctionnement des véhicules utilisés dans les courses de dragsters de la FIA.

Il incombe aux participants de bien connaître le contenu de ce Règlement Technique et de se conformer à ses exigences. Il n'est pas de la responsabilité des officiels de déceler tous les cas d'infraction éventuels. Il incombe en tout premier lieu aux concurrents de se conformer au présent Règlement Technique. Tout équipement de sécurité supplémentaire ou matériel permettant de renforcer la sécurité reste autorisé et les critères de sécurité applicables aux équipements décrits dans le présent Règlement Technique sont des critères minimums prescrits pour un type particulier de compétition ; ils n'empêchent aucunement les concurrents d'utiliser d'autres équipements de sécurité.

Les concurrents sont encouragés à vérifier s'il existe des dispositifs ou équipements de sécurité supplémentaires pour le type de compétition à laquelle ils participent.

En cas de litige, le Délégué Technique de la FIA ou le Département Technique de la FIA déterminera si un élément, un dispositif ou un équipement donné améliore ou non la sécurité ou les performances.

En outre, s'agissant des équipements améliorant les performances, le principe général veut que, sauf autorisation spécifique au titre du présent Règlement Technique, tout équipement facultatif améliorant les performances ou toute modification liée aux performances est interdit(e).

Tout au long de ce Règlement Technique, il est indiqué que des produits et équipements particuliers doivent répondre à certaines normes et spécifications (à savoir Norme FIA, Spéc. SFI, Snell, DOT, etc.). Il est important d'avoir conscience que ces équipements sont conçus de manière à répondre à certaines spécifications et qu'une fois produits, le fabricant indique à l'aide d'une étiquette qu'ils sont conformes à telle ou telle norme ou spécification. Par conséquent, sauf disposition contraire prévue dans le présent Règlement Technique, toute modification du produit annule cette norme ou certification. Un produit certifié ne peut en aucun cas ni d'aucune manière faire l'objet d'une modification, altération ou transformation par rapport à son état "sorti d'usine".

NOTE : Il est de la responsabilité du concurrent, et non de la FIA, de l'ASN ou de l'un quelconque de leurs officiels, de s'assurer que tout l'équipement de sécurité est approuvé et est correctement installé, porté, entretenu et utilisé.

Les voitures, pièces et/ou équipements non autorisés ne seront pas considérés comme approuvés du fait qu'ils ont passé l'inspection technique/les vérifications techniques, que ce soit à une ou plusieurs reprises. De plus, le fait d'avoir été soumis à une inspection technique/des vérifications techniques à une ou plusieurs reprises ne saurait être invoqué comme moyen de défense en cas de violation constatée lors d'une inspection ultérieure.

### SECTION 14 – GENERAL REGULATIONS

#### 1 – MOTEUR

<b>1.1</b>	<b>SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT</b>
	Tout système de refroidissement/radiateur utilisé doit être installé à l'emplacement prévu en série pour le type de carrosserie utilisé. Sur les Dragsters à moteur avant, il doit être installé devant le moteur. Sur les Dragsters à moteur arrière dont le radiateur est monté à l'avant du moteur, un déflecteur devra être installé d'un longeron à l'autre et jusqu'au sommet de la cage de sécurité. La portion située au-dessus du longeron supérieur pourra être de la largeur des arceaux arrière de la cage de sécurité à moins que le radiateur ne s'étende au-dessus de l'arceau d'épaule. Si le radiateur s'étend au-dessus de l'arceau d'épaule, la plaque de déflexion devra être de la largeur du radiateur. Voir Règlement Général 4.3.
<b>1.2</b>	<b>MOTEUR</b>
	Seuls des moteurs d'automobiles peuvent être utilisés dans les diverses classes, sauf mention contraire dans les Règlements de Classe. Les concurrents des classes poids/cylindrée doivent déclarer la cylindrée du moteur utilisé aux vérifications techniques ; la cylindrée réelle ne peut en aucun cas dépasser la cylindrée déclarée de plus de 16 cm <sup>3</sup> (1 pouce cube). Si la cylindrée du moteur est modifiée pendant une course, le concurrent doit le signaler au Délégué Technique de la FIA avant de tenter d'effectuer un run. L'axe de vilebrequin ne doit pas se trouver à plus de 610 mm (24") du sol quelle que soit la classe, sauf pour les camions. Hauteur maximale : 915 mm (36") pour les camions effectuant un run en 12 secondes et plus ; 787 mm (31") pour les camions effectuant un run entre 10,00 et 11,99 ; et 610 mm (24") pour les camions effectuant un run en 9,99 secondes et moins. Le moteur doit être fixé au châssis par au moins deux boulons de Grade 5 (ou Classe 8,8), de 10 mm. La commande des soupapes doit incorporer des ressorts d'automobile de conception conventionnelle ; l'utilisation d'une commande de soupapes de type pneumatique est interdite dans toutes les catégories. Dans toutes les voitures, à l'exception des voitures ET de plus de 10,99 secondes, un arbre d'équilibrage conforme à la Spéc. SFI 18.1 ou un moyeu métallique massif est obligatoire. Sur toutes les voitures équipées à l'avant d'un arbre d'équilibrage assemblé par pression, celui-ci doit être installé de manière à éviter sa perte accidentelle (c'est-à-dire percé et boulonné). Paliers en céramique interdits pour toutes les catégories de la FIA. Pour calculer la cylindrée en vue de la classification des moteurs rotatifs, le volume actuel de la chambre rotative doit être multiplié par un facteur de 2.2.
<b>1.2.1</b>	<b>CULASSES</b>
	Se reporter aux Règlements de Classe.
<b>1.3</b>	<b>ÉCHAPPEMENT</b>
	Toutes les voitures doivent être équipées de collecteurs, de tuyaux d'échappement ou de souches d'échappement installés de manière à évacuer les gaz d'échappement hors de la carrosserie vers l'arrière de la voiture, loin du pilote et du réservoir de carburant. Aucune partie du système d'échappement ne doit être orientée vers l'habitacle. Les souches d'échappement doivent être équipées d'une bride de fixation métallique qui évite la perte pendant la course. Les composants d'un système d'échappement en plusieurs parties amovibles doivent être solidement fixés soit à l'aide d'un câble agréé par la FIA, soit à l'aide d'un point soudé d'au moins 13 mm situé sur chaque tube principal pour empêcher la perte de composants du système durant la compétition. Si des silencieux sont utilisés, ils doivent être solidement fixés au système d'échappement et à la carrosserie ou au châssis de la voiture. L'utilisation de tuyaux souples est interdite dans toutes les catégories. Fidèle à ses efforts pour que les courses de dragsters restent un sport et un loisir reconnu, la FIA expérimente actuellement des silencieux d'échappement, et elle pourra le moment venu exiger l'utilisation de matériels de ce type dans certaines zones où l'environnement est protégé.

	La FIA a notamment pour mission de préserver le droit de courir. Dans de nombreuses communautés, le droit de courir est subordonné à la réduction du bruit et au respect des lois, ordonnances, réglementations ou accords en matière de bruit local et de silencieux. Par conséquent, tous les concurrents doivent se conformer aux règles relatives aux silencieux et applicables à leur classe dans le Règlement ainsi qu'à toutes les exigences en matière de réduction du bruit (y compris les silencieux) imposées pour toute piste membre sur laquelle ils courent. Les ASN ont le pouvoir d'imposer des règles ayant trait aux silencieux et des réglementations en matière de bruit outre celles requises par le Règlement FIA.
1.4	<b>PARE-ÉTINCELLES</b>
	La prise d'air du carburateur ne doit pas être directement exposée. En l'absence de capot, le carburateur doit être équipé d'un pare-étincelles ou d'une prise d'air carénée qui couvre ses faces supérieures, arrière et latérale et empêche le carburant d'être entraîné par aspiration ou d'être projeté au visage du pilote. De plus, sur toute voiture conduite (non remorquée) dans les stands et équipée de prises d'air non protégées par un capot ou un carénage, une grille doit être installée sur ces prises d'air ouvertes pour empêcher la pénétration de tout objet.
1.5	<b>SYSTÈMES DE CARBURANT</b>
	<p><b>Emplacement :</b> Tous les réservoirs, cellules, canalisations, pompes, etc. de carburant doivent se trouver à l'extérieur de l'habitacle et à l'intérieur du châssis et/ou de la carrosserie en acier. Dans les voitures à carrosserie complète, les réservoirs réfrigérés (si autorisés) doivent être montés à 152 mm au minimum en avant du carter/de la cloche du volant moteur sur les voitures à traction arrière et du côté opposé du carter/de la cloche du volant moteur sur les voitures à traction avant. Les robinets d'alimentation en carburant et les isolateurs de jauge de pression de carburant doivent être montés au minimum à 152 mm en avant du carter/de la cloche du volant moteur. Les isolateurs de jauge de pression de carburant, avec des canalisations à tresse métallique, peuvent être montés sur la cloison pare-feu.</p> <p><b>Réservoirs :</b> Lorsque les Règlements de Classe l'autorisent, les cellules ou réservoirs de carburant situés à l'extérieur de la carrosserie et/ou du châssis doivent être enfermés dans un cadre en tubes d'acier d'un diamètre extérieur de 32x1,5 mm (1¼"x0,058") minimum de chrome-molybdène, en titane de Grade 9 ou Docol R8 ou 32x3 mm (1¼"x0,118") de tube d'acier doux. Tous les réservoirs ou cellules doivent être séparés de l'habitacle par une cloison d'acier de 0,6 mm au minimum ou d'aluminium de 0,8 mm parfaitement étanche qui empêche le carburant de pénétrer dans l'habitacle. Les cellules ou réservoirs de carburant doivent tous être équipés d'un bouchon de surpression et d'une mise à l'air libre à l'extérieur de la carrosserie. Un bouchon de sécurité à verrouillage positif (c'est-à-dire, sans glissement) est obligatoire sur le réservoir de carburant de toutes les voitures à carrosserie ouverte. Les réservoirs de carburant isolés sont interdits. Lorsqu'elles sont utilisées, les cellules de carburant doivent être conformes à la Norme FIA FT3, FT3.5 ou FT5-1999 ou à la Spéc. SFI 28.1. Les cellules de carburant non métalliques doivent avoir une boîte métallique protégeant la partie dépassant de la carrosserie ou du plancher du coffre, à l'exclusion de la zone de raccord du flexible à l'arrière. La boîte en métal doit être fabriquée en acier 0.6 mm ou en aluminium 0.8 mm au minimum. Tous les réservoirs ou les cellules de carburant non métalliques doivent être mis à la masse sur le châssis. Voir Dessin 3.</p> <p><b>Canalisations :</b> Toutes les canalisations de carburant autres que d'origine (y compris les canalisations pour la jauge et/ou l'enregistreur de données) doivent être métalliques, à tresse métallique, ou agréées par la FIA avec renfort tissé. Une longueur totale maximale de 305 mm entre l'avant et l'arrière d'une canalisation ni métallique ni à tresse métallique est autorisée, à des fins de raccordement uniquement ; les canalisations individuelles d'injecteur sont interdites. Les canalisations de carburant (à l'exception de celles à tresse métallique) qui se trouvent à proximité du carter/cloche du volant moteur doivent passer dans un tube en acier de 406 mm de longueur, d'une épaisseur de paroi minimale de 3 mm et solidement fixé, servant de protection en cas de rupture de la canalisation de carburant. Les canalisations de carburant passant à proximité des courroies d'entraînement du compresseur doivent obligatoirement être à tresse métallique, d'un type à raccord rapide agréé par la FIA, ou être enfermées dans un tube d'acier. Canalisations de carburant à raccord rapide agréées par la FIA : Aeroquip FC300, FC 332, Aeroquip Star Lite 200, AQP Socketless ; Earl's Prolite ; Gates LOL Plus ; Goodridge 710 ; Russell Twist-Loc 836 et XRP 79 ; Fragola Performance System Series 8000 Push-Lite Race Hose ; Goodridge 536 ; XRP HS-79 ; Dayco Imperial Nylo-seal tubing. Les canalisations de carburant ne doivent pas passer dans le tunnel de transmission. Colliers de fixation interdits sur les canalisations de carburant agréées par la FIA.</p> <p><b>Pompes / soupapes :</b> Les voitures équipées de pompes à carburant mécaniques de type autre que d'origine (sauf celles équipées d'EFI) doivent disposer d'un robinet d'arrêt du carburant à fermeture rapide à la portée du pilote et placé sur la canalisation de carburant principale, entre le réservoir de carburant et le carburateur et/ou l'injection. Les dispositifs de recirculation du carburant ne faisant pas partie du système de pompe à carburant normal sont interdits.</p> <p>Toutes les voitures Pro Stock doivent être équipées d'une soupape de vidange située entre le réservoir de carburant et le/les carburateur(s) ou l'injection de carburant afin de faciliter le prélèvement d'échantillons pour vérifier le carburant.</p> <p><b>Carburant / air :</b> Toute méthode ayant pour but de refroidir ou de réchauffer artificiellement le carburant est interdite (à savoir réservoirs réfrigérés, serviettes mouillées, glace, fréon, chiffons mouillés, etc.), sauf mention contraire dans les Règlements de Classe ; les réservoirs réfrigérés sont autorisés dans les classes ET de Handicap. Les serviettes mouillées, les chiffons, la glace, etc. doivent être retirés avant que la voiture quitte la zone de présentation. L'air d'admission doit être à température ambiante uniquement ; il est interdit de refroidir l'air d'admission ou d'en changer les conditions de quelque manière que ce soit à moins que le véhicule ne soit équipé d'un dispositif d'origine à cet effet. La pulvérisation de l'admission avec un produit artificiel ou un agent de refroidissement est interdite.</p> <p><b>Carburants de remplacement :</b> Les conteneurs destinés à des carburants de remplacement doivent être en permanence étiquetés par le fabricant comme appropriés pour le GNC ou le Propane. Le réservoir doit avoir un orifice de mise à l'air libre. Les systèmes de carburant de remplacement doivent incorporer une soupape de surpression conforme aux normes mentionnées dans NFPA 52, ainsi qu'une soupape de coupure manuelle conforme aux normes mentionnées dans NFPA 52 pour les systèmes de CNG. Le fabricant doit veiller à ce que tous les flexibles/canalisations utilisés pour les carburants de remplacement portent distinctement et en permanence son nom ou sa marque de fabrique, une marque d'identification du service et la pression de conception. Les flexibles ou canalisations en plastique, fonte, galvanisés, en cuivre ou en aluminium sont interdits.</p>
1.5.1	<b>ADMISSION</b>
	Se reporter aux Règlements de Classe.
1.5.2	<b>INJECTEUR</b>
	Se reporter aux Règlements de Classe.
1.5.3	<b>CARBURATEUR</b>
	Se reporter aux Règlements de Classe.
1.5.4	<b>COLLECTEUR D'ADMISSION</b>
	Se reporter aux Règlements de Classe.
1.6	<b>CARBURANT</b>
	<b>Essence de course :</b> Dans le cadre de cette Annexe, l'essence est définie exclusivement comme un mélange d'hydrocarbures. Les substances autres que les hydrocarbures qui n'augmentent pas l'énergie spécifique de l'essence sont autorisées dans la mesure où leur volume ne dépasse pas 0,15% et où elles sont mélangées à l'essence par le raffineur ou le fabricant du carburant.

L'essence est un bon isolant électrique ou diélectrique ; son efficacité relative comme isolant est représentée par sa Constante Diélectrique. Lors des épreuves de la FIA, le carburant est testé et certifié suite aux diverses analyses chimiques jugées appropriées par les commissaires chargés du Contrôle du Carburant. L'essence d'une voiture peut être testée dans le réservoir avant la compétition. Seule l'essence sans plomb est autorisée dans les compétitions de la FIA. L'utilisation de carburants respectueux de l'environnement, comme l'essence Alkylate, est autorisée et recommandée.

**Méthanol :** Le méthanol est un liquide clair, incolore, à odeur douce à température ambiante. Le méthanol est vendu dans deux qualités : A et AA. Ces deux qualités sont autorisées dans les compétitions de la FIA, et les concurrents devraient s'assurer que le méthanol qu'ils achètent est conforme aux normes de pureté de la FIA. Les normes de pureté pour chaque qualité sont présentées dans le tableau ci-dessous.

#### SPÉCIFICATIONS DU MÉTHANOL PUR

Propriété	Minimum	Maximum
	Qualité A	Qualité AA
Teneur en méthanol, proportion en poids, min	99,85	99,85
Acétone et aldéhydes, ppm, max	30	30
Acétone, ppm, max	20	
Ethanol, ppm max	10	
Acide (par ex. acide acétique), ppm, max	30	30
Teneur en eau, ppm, max	1500	1000
Masse volumique à 20°C	0,7928	0,7928
Temps de test au permanganate, min	30	30
Odeur	Caractéristique	
Plage de distillation à 1010 hPa (760 mm de mercure)	max. 1°C,	incluant 64,4 ±0,1°C à 760mm Hg
Couleur, test platine-cobalt, mélange	5	5
Aspect	Clair-incolore	
Résidu à sec, en g/100 ml	0,001	0,001
Impuretés carbonisables ; couleur, Test platine-cobalt, maximum	30	30

Lors des épreuves de la FIA, le méthanol est testé et certifié suite aux diverses analyses chimiques jugées appropriées par les commissaires chargés du Contrôle du Carburant. Pour être jugé conforme, le méthanol utilisé pour les compétitions de la FIA doit répondre aux normes fédérales américaines de pureté. Tout écart par rapport à ces normes pour cause d'impuretés (au-delà des limites fixées par la réglementation fédérale américaine) dans l'échantillon de carburant entraînera des mesures disciplinaires définies par les Commissaires Sportifs. Le méthanol étant une substance hygroscopique, il absorbe facilement l'humidité de l'air, ce qui le rend rapidement non conforme à une utilisation comme carburant dans les compétitions de la FIA. Il est conseillé aux concurrents de garder les réservoirs de méthanol hermétiquement fermés en permanence pour limiter au maximum l'absorption d'eau, et de faire contrôler des échantillons de leur méthanol par les commissaires chargés du Contrôle du Carburant chaque fois que sa pureté peut être mise en doute.

**Nitrométhane :** le nitrométhane doit contenir un marqueur qui change de couleur lorsqu'il a été sensibilisé ou contaminé ; le nitrométhane incolore n'est pas autorisé.

Tout le nitrométhane doit être entreposé en toute sécurité et être placé dans un compartiment verrouillé lorsqu'il est sans surveillance. Tout manquement à cette obligation entraînera des sanctions décidées par les Commissaires Sportifs de l'épreuve.

#### SPÉCIFICATIONS DU NITROMÉTHANE PUR

Propriété	Minimum	Maximum
Nitrométhane	99,5%	Non applicable
Eau	Non applicable	0,5%
Masse Volumique @ 60°F	1,140	1,145
Acidité par ex. acide acétique	Non applicable	0,20 %
Amines	Non applicable	Non autorisé
Métaux lourds (Pb, Hg)	Non applicable	Non autorisé
Alcools et produits compatibles avec le processus de fabrication	Bilan massique	Bilan massique
Nitrométhane de couleur claire (jaune clair) non autorisé	Non applicable	Non applicable
Odeur (typique)	Non applicable	Non applicable
Ether de méthyle et de tert-butyle	Non applicable	0,1 %
Sulfate de dyméthyle	Non applicable	15 ppm

#### Propriété physiques typiques

Poids moléculaire	61,04
Point d'ébullition	101°C (241°F)
Température critique	315°C (599°F)
Pression critique	62 atm, 915 psia, 6282 kPa

#### Pression de vapeur

@ 20°C / 68°F	27,3mm Hg (3,6 kPa)
@ 40°C / 104°F	74,8mm Hg (9,9 kPa)
@ 60°C / 140°F	177,8mm Hg (23,7 kPa)

	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Densité</td> <td></td> </tr> <tr> <td>@ 0°C / 32°F</td> <td>1,162 g/ml</td> </tr> <tr> <td>@ 20°C / 68°F</td> <td>1,138 g/ml</td> </tr> <tr> <td>@ 30°C / 86°F</td> <td>1,124 g/ml</td> </tr> <tr> <td>@ 50°C / 122°F</td> <td>1,098 g/ml</td> </tr> <tr> <td>Coefficient d'expansion approximatif 1°C (1°F)</td> <td>0,00122 (0,00068)</td> </tr> <tr> <td>Solubilité H2O en NM@70°C (158°F)</td> <td>19,3% en poids</td> </tr> </tbody> </table> <p>Oxyde de Propylène : l'utilisation de l'oxyde de propylène est interdite dans toutes les catégories.</p>	Densité		@ 0°C / 32°F	1,162 g/ml	@ 20°C / 68°F	1,138 g/ml	@ 30°C / 86°F	1,124 g/ml	@ 50°C / 122°F	1,098 g/ml	Coefficient d'expansion approximatif 1°C (1°F)	0,00122 (0,00068)	Solubilité H2O en NM@70°C (158°F)	19,3% en poids
Densité															
@ 0°C / 32°F	1,162 g/ml														
@ 20°C / 68°F	1,138 g/ml														
@ 30°C / 86°F	1,124 g/ml														
@ 50°C / 122°F	1,098 g/ml														
Coefficient d'expansion approximatif 1°C (1°F)	0,00122 (0,00068)														
Solubilité H2O en NM@70°C (158°F)	19,3% en poids														
<b>1.6.1</b>	<b>PROTOXYDE D'AZOTE</b>														
	<p>L'utilisation de protoxyde d'azote est spécifiée dans la réglementation de chaque catégorie. L'utilisation de toute autre substance que le protoxyde d'azote comme additif ou en mélange dans le système d'alimentation en carburant sous pression est formellement interdite. Toutes les bonbonnes doivent être solidement fixées (peuvent ne pas utiliser de supports en plastique), porter au minimum l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bars) et porter l'indication N2O. Toutes les bouteilles pesant 2,3 kg ou plus doivent être montées à l'intérieur des longerons de l'habitacle ou des limites de la cage de sécurité.</p> <p>Chaque bonbonne de protoxyde d'azote d'un poids pouvant aller jusqu'à 15 kg doit être fixée à l'aide d'au minimum deux (2) brides métalliques de 25x2,5 mm (ou équivalent) de sorte qu'un collier se trouve dans le tiers supérieur de la bonbonne et un autre dans le tiers inférieur. Toute bonbonne d'un poids supérieur à 15 kg doit être fixée à l'aide de trois (3) brides aux mêmes dimensions. Chaque collier doit être solidement attaché au châssis à l'aide d'au minimum deux (2) boulons de 10 mm de Grade 10.9.</p> <p>Dans l'habitacle, les bouteilles de protoxyde d'azote doivent être équipées d'une soupape de surpression et être mises à l'air libre à l'extérieur de l'habitacle. Le système doit être disponible dans le commerce et monté conformément aux recommandations du constructeur.</p> <p>Aucune bonbonne ne peut être activée tant que le "burn out" n'est pas terminé. Les soupapes sur les canalisations ne sont pas acceptées en tant que fermeture de la bouteille dans les voies de présentation. Un interrupteur de type HOBBS est obligatoire et doit être installé de sorte que le système de protoxyde d'azote ne puisse être déclenché que lorsque la pression de carburant est suffisante. Le système de protoxyde d'azote doit être déclenché par un interrupteur lorsque le papillon de gaz est ouvert à fond.</p> <p>Toute voiture utilisant une bouteille de protoxyde d'azote doit porter un marquage conforme au Dessin 23. Ce marquage sera clairement visible, et situé dans un emplacement peu exposé en cas d'accident et proche du numéro de course. Les systèmes de chauffage à commande thermostatique disponibles dans le commerce de type couverture chauffante sont autorisés. Tout autre système de chauffage externe de la ou des bonbonnes est interdit.</p>														
<b>1.7</b>	<b>TROP-PLEIN</b>														
	<p>Toutes les voitures en compétition dotées d'un type quelconque de système d'expansion susceptible de répandre de l'eau sur la piste doivent être équipées d'un récupérateur qui recueille le liquide en excédent. La capacité minimale du récupérateur est de 0,5 l (1pt) ; il doit être solidement fixé, c'est-à-dire boulonné ou retenu par une bride de fixation. Sur les voitures à compresseur, ou consommant du nitrométhane ou du méthanol, le trop-plein peut être amené aux conduits d'échappement. Il est permis d'utiliser un vase d'expansion d'origine en lieu et place d'un récupérateur.</p>														
<b>1.8</b>	<b>DISPOSITIF DE RETENUE DU BAS MOTEUR</b>														
	<p>Dans les catégories où il est spécifié que doit être utilisé un dispositif de récupération d'huile du bas moteur accepté par la FIA, une plaque inférieure peut être utilisée au lieu d'un dispositif attaché au moteur. La plaque inférieure doit s'étendre d'un longeron à l'autre, en avant de l'arbre d'équilibrage et à l'arrière du bloc-moteur ; elle doit comprendre une lèvre de 51 mm de haut minimum sur tous les côtés sauf mention contraire dans les Règlements de Classe. Un doublage ininflammable absorbant l'huile est obligatoire à l'intérieur du dispositif de récupération.</p> <p>Si nécessaire, un dispositif de retenue du bas moteur de Spéc. SFI 7.1 ou 7.2 doit couvrir les côtés du bloc et du carter jusqu'à 25 mm du plan de joint avec la culasse et s'étendre jusqu'à 38 mm de l'avant et de l'arrière de la zone du bloc cylindre. L'avant et l'arrière du carter d'huile doivent être couverts vers le haut jusqu'à son rail. Le dispositif doit être exempt d'entailles, de failles, d'ouvertures, etc. qui permettraient à l'huile de s'échapper. Il doit être fixé à l'aide de quatre sangles au minimum, une à chaque coin. Un dispositif positif doit être utilisé pour couvrir et contenir les pompes à huile externes qui sont reliées directement au moteur ; ce dispositif doit pouvoir contenir l'huile s'échappant du moteur en cas de panne. Il doit être doté d'un élément solide (pièce rigide) le long du bord supérieur afin de former un joint étanche à l'air entre ses côtés (et/ou le matériau absorbant) et le bloc-moteur. Ce dispositif doit être mis à jour/re-certifié par le constructeur d'origine. Voir les Spécifications SFI EDRC FIA pour le processus de re-certification.</p>														
<b>1.9</b>	<b>LUBRIFICATION</b>														
	<p>Les carters humides, réservoirs pour carters secs, filtres à huile, canalisations d'huile, etc. sont interdits dans l'habitacle et à l'extérieur du cadre et/ou de la carrosserie en acier y compris les ailes, sauf dans le cas précisé dans le règlement Top Fuel. Les jauges de pression d'huile et leurs canalisations y sont autorisées. Les canalisations doivent être obligatoirement métalliques ou à tresse métallique, d'un diamètre intérieur maximal de 5 mm. Les additifs susceptibles d'augmenter la puissance sont interdits.</p> <p>Pour PM, PS, TMD, TMFC :</p> <p>Toutes les conduites flexibles et sous pression du circuit d'huile (y compris la jauge, l'enregistreur de données et les conduites à huile du culbuteur) doivent utiliser des connexions serties en usine et/ou disponibles dans le commerce. Toutes doivent être utilisées conformément à l'application visée. Les conduites à démontage rapide en plastique ou en nylon sont interdites. Toutes les conduites doivent avoir été testées. Toutes les conduites doivent subir un test hydrostatique sous une pression de 20,7 bars (300psi) pendant une durée de 30 secondes et ne montrer aucun signe de décollement, de suintement, de fuite, etc. Les concurrents peuvent effectuer eux-mêmes les essais. Toutes les conduites doivent être orientées de telle sorte qu'elles ne soient pas directement alignées par rapport aux joints de culasse à l'avant, à l'arrière ou sur le côté des culasses.</p>														
<b>1.10</b>	<b>COMPRESSEUR</b>														
	<p>Type Roots standard : 14-71</p> <p>Taille maximale du carter : Longueur 565 mm, largeur 286 mm</p> <p>Taille maximale du rotor : Longueur 483 mm ; diamètre 148 mm, y compris les parties fixes. L'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser 1.575°/cm et 76° au total pour une longueur maximale du rotor de 483 mm.</p> <p>Le carter doit être d'une pièce avec couvercles amovibles au niveau des roulements avant et arrière ; le rotor doit être contenu dans un carter d'une seule pièce.</p>														

	<p><u>En Top Fuel et Funny Car :</u> La profondeur maximum du volume d'admission et de celui d'échappement est de 25 mm, mesurée de la face du support de roulement au fond de la cavité. Pour les spécifications Top Fuel et Funny Car, se reporter aux Règlements de Classe. L'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser celui d'un rotor standard de type GM série 71 ; 1.575 °/cm et 76° au total pour une longueur maximale du rotor de 483 mm. Pour les Top Fuel et Funny Car, la surmultiplication d'un compresseur ne doit pas dépasser 1:1.50. Des goujons en aluminium sont obligatoires pour fixer le compresseur au collecteur si du méthanol sert de carburant. Se reporter aux Règlements de Classe pour ce qui concerne le panneau de protection contre l'éclatement du collecteur et les spécifications des fixations.</p> <p><u>Compresseur High Helix de type Roots :</u> Doit présenter les mêmes dimensions maximales de carter, la même longueur maximale du rotor et le même diamètre maximal du logement du rotor que le type Roots standard. L'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser 2.559°/cm (123.5° au total pour une longueur maximale du rotor de 483 mm. La surmultiplication maximale ne doit pas dépasser 1:1.70. Des goujons en aluminium sont obligatoires pour fixer le compresseur au collecteur. Se reporter aux Règlements de Classe pour ce qui concerne le panneau de protection contre l'éclatement du collecteur et les spécifications des fixations.</p> <p><u>Compresseur de type à vis :</u> Il doit être conforme à la Spéc. SFI 34.1.</p> <p><u>Taille maximale du carter :</u> Longueur : 406 mm ; largeur : 406 mm ; épaisseur minimale du carter et de la plaque avant : 6,35 mm ; épaisseur minimale de la plaque arrière : 8 mm. Un panneau de protection contre l'éclatement du collecteur conforme à la Spéc. SFI 23.1 (en plus du panneau du compresseur) est obligatoire. L'utilisation de panneaux de protection double est autorisée pour les compresseurs à vis PSI, seulement s'ils sont montés conformément aux instructions PSI. Toute autre utilisation de panneaux de protection doubles sur un compresseur est interdite. Des goujons en aluminium sont obligatoires pour fixer le compresseur au collecteur. Toutes les modifications apportées à la construction, aux matériaux et à la conception des compresseurs à vis, etc., sont soumises à l'approbation de la FIA avant que les voitures soient autorisées à courir. Toutes les voitures courant en 9,99 ou moins : Les conduites de carburant et/ou d'huile doivent être systématiquement protégées lorsqu'elles sont dans le voisinage de la courroie de transmission du compresseur. On pourra utiliser soit une protection de la courroie, soit une protection des conduites. Les compresseurs à vitesse variable de tout type sont interdits. Des limites maximales de surmultiplication imposées par le constructeur s'appliquent à tous les types de compresseurs. Voir les Règlements de Classe pour de plus amples détails.</p>
<b>1.10.1</b>	<b>TURBOCOMPRESSEUR</b>
	<p>Seuls les turbocompresseurs disponibles dans le commerce sont autorisés. Toute modification du carter du turbocompresseur est interdite. Deux (2) turbocompresseurs au maximum autorisés. La taille du turbocompresseur (si elle est définie) sera vérifiée en mesurant l'alésage du carter au bord avant de la roue du compresseur. Le diamètre maximum de l'alésage du carter au bord avant de la roue ne peut pas dépasser 2 mm de plus que la taille maximale de turbocompresseur autorisée. Il est recommandé d'utiliser des couvertures de protection sur le carter du compresseur et sur celui de la turbine. Des réglages concernant la suralimentation maximale peuvent s'appliquer. Voir les Règlements de Classe pour de plus amples détails.</p>
<b>1.10.2</b>	<b>COMPRESSEUR CENTRIFUGE</b>
	<p>Seul un compresseur centrifuge disponible dans le commerce peut être utilisé. Toute modification du compresseur centrifuge est interdite. Il est recommandé d'utiliser une couverture de protection sur le carter du compresseur. Des limites maximales de surmultiplication imposées par le constructeur s'appliquent. Voir les Règlements de Classe pour de plus amples détails.</p>
<b>1.11</b>	<b>DISPOSITIF DE RETENUE DU COMPRESSEUR</b>
	<p>Un dispositif de retenue du compresseur conforme aux Spéc. SFI selon les Règlements de Classe est obligatoire. <del>Tous</del> <b>Toutes les voitures utilisant des les compresseurs « Roots »,</b> excepté ceux de type à vis ou consommant du méthanol, requièrent une retenue de Spéc, SFI 14.1. Tous les compresseurs consommant du méthanol excepté ceux de type à vis requièrent une retenue de Spéc. SFI 14.2 ou comme indiqué dans les Règlements de Classe. Tous les compresseurs de type à vis requièrent une retenue de Spéc. SFI 14.21 ou comme indiqué dans les Règlements de Classe. Les sangles de retenue du compresseur et les conduites de carburant doivent être installées de sorte que lorsque les sangles de retenue sont totalement tendues, aucune charge ne soit placée sur aucune conduite de carburant. Se reporter aux Règlements de Classe. Toutes les voitures à moteur compressé consommant du nitrométhane doivent être équipées d'un dispositif de retenue du compresseur conforme à la Spéc. SFI 14.3. <b>Les compresseurs de type OEM ne nécessitent pas de panneau de protection contre l'éclatement du compresseur ni de système de retenue. Dans ce cas, "type OEM" signifie qu'il doit avoir été fourni à l'origine avec le moteur de série utilisé.</b></p>
<b>1.12</b>	<b>COMMANDE DES GAZ</b>
	<p>Quelle que soit sa classe, chaque voiture doit être équipée d'une pédale de commande des gaz comprenant un ressort de rappel efficace relié directement à la tige de commande des gaz du carburateur ou de l'injection. Une butée fixe ou un dispositif limiteur doit être utilisé pour empêcher la commande de dépasser la position centrale et de se bloquer en position ouverte. Outre les ressorts de rappel, un système permettant au pilote de fermer le papillon des gaz du carburateur avec son pied doit être installé sur toutes les commandes modifiées, sauf sur les systèmes à commande hydraulique ou par câble. Selon les Règlements de Classe, la commande des gaz doit être manœuvrée directement par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. Dans certaines catégories, les arrêts de commande des gaz temporisés qui utilisent un système pneumatique et/ou électronique afin de moduler la commande des gaz après le lancement initial sont autorisés. La manœuvre électronique de la commande des gaz est admissible lorsqu'elle est installée en tant que système d'origine applicable à la voiture concernée. Dans ce cas, l'exigence de ressort de rappel est levée lorsque son installation est irréalisable. Les systèmes de commande des gaz par câble disponibles dans le commerce sont autorisés. Des commandes manuelles agréées par la FIA sont permises pour les personnes handicapées. Les câbles de starter et les dispositifs brasés ou soudés sur des câbles en acier sont interdits. Aucune partie de la commande des gaz ne doit dépasser sous les longerons.</p>
<b>1.13</b>	<b>TUBES DE MISE À L'AIR LIBRE</b>
	<p>Ils sont obligatoires là où ils sont exigés par les Règlements de Classe ; ils sont autorisés sur toutes les voitures. Là où ils sont utilisés, ces tubes doivent déboucher dans un récupérateur adapté, fixé de façon permanente et d'une capacité minimale de 3,8 l (1gal) (sauf notification</p>

	différente des Règlements de Classe). Le récupérateur doit être cloisonné pour empêcher le liquide de déborder sur la piste. Les tubes de mise à l'air libre doivent être équipés d'un système de fixation à chaque extrémité.
<b>1.14</b>	<b>COUVRE-CULASSES</b>
	Des couvre-culasses en métal coulé sont obligatoires sur toutes les voitures suralimentées et à moteur turbocompressé consommant du méthanol. Ils doivent être installés et fixés conformément aux spécifications du constructeur. Voir les Règlements de Classe pour les voitures consommant du nitrométhane.
<b>2 - TRANSMISSION</b>	
<b>2.1</b>	<b>DISPOSITIF ANTI-EXPLOSION</b>
	Si les Règlements de Classe l'exigent, un support ou un dispositif doit être installé pour empêcher la cloche d'embrayage ou le blindage de l'adaptateur d'être soufflés vers l'arrière en cas d'explosion du volant moteur et/ou de l'embrayage. Le matériau exigé est l'acier au chrome-molybdène 4130 ou Docol R8, d'une taille minimale de 22,23x2,1 mm (0.875"x0.083"), avec des fixations de 10 mm. Goupilles de verrouillage à bille interdites.
<b>2.2</b>	<b>DISPOSITIFS DE RETENUE DES ESSIEUX</b>
	Toutes les voitures spécifiées dans les Règlements de Classe doivent être équipées d'un dispositif satisfaisant de retenue des essieux arrière, de 3 mm minimum s'il s'agit d'aluminium et de 2 mm minimum dans le cas d'un dispositif de maintien en acier des paliers de vilebrequin. La retenue des essieux par des brides "C" de série est interdite conformément aux Règlements de Classe.
<b>2.3</b>	<b>EMBAYAGE</b>
	Chaque voiture en compétition, sauf si elle est équipée d'une transmission automatique, doit posséder un embrayage actionné par le pied comprenant un arrêt positif (c'est-à-dire, sans glissement) pour empêcher l'embrayage de dépasser le centre ou le point mort comme dans le cas des embrayages centrifuges. Toutes les pédales doivent être recouvertes d'un matériau antidérapant. Des commandes manuelles agréées par la FIA sont permises pour les personnes handicapées. Tout embrayage à friction doit être conforme à la Spéc. SFI 1.2, 1.3, 1.4 selon les Règlements de Classe. Dans les Règlements de Classe requérant un embrayage conforme à la Spéc. SFI 1.2, un embrayage conforme à la Spéc. SFI 1.5 peut être utilisé. Les embrayages multi-disques pour voitures avec moteur à protoxyde d'azote, à compresseur ou turbocompresseur doivent se conformer à la Spéc. SFI 1.5 et doivent utiliser un blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.3. Les embrayages multi-disques pour voitures avec moteur à protoxyde d'azote, à compresseur non d'origine ou turbocompresseur non d'origine doivent se conformer aux Spéc. SFI 1.3, 1.4 ou 1.5 et doivent utiliser un blindage de volant moteur conforme aux Spéc. SFI 6.2 ou 6.3, sauf indication contraire dans les Règlements de Classe.
<b>2.4</b>	<b>ARBRE DE TRANSMISSION</b>
	Pour les voitures avec arbres de transmission à joints universels : Pour toutes les voitures à carrosserie complète et à carrosserie ouverte effectuant un run entre 7,50 (*4,50) et 13,99 (*8,59) au lieu d'une barre transversale située à l'arrière mais à maximum 152 mm du centre du joint universel avant : une boucle d'arbre de transmission avant est requise sur toutes les voitures, à l'exception des voitures effectuant un run en 11,49 (*7,35) secondes ou plus équipées de pneus de route. Voitures à carrosserie complète effectuant un run en 7,49 (*4,49) secondes et moins avec plancher d'origine conservé (c.-à-d. le plancher d'origine peut être modifié conformément aux Règlements de Classe pour le retrait de la transmission mais doit être intact à partir de 152 mm derrière le centre du joint universel avant vers l'arrière) : une boucle d'arbre de transmission avant est requise. Voitures à carrosserie complète effectuant un run en 7,49 (*4,49) secondes et moins avec plancher d'origine supprimé / remplacé : chaque arbre de transmission doit avoir à ses extrémités des boucles sur 360 degrés, à maximum 152 mm des joints en U et un tube d'arbre de transmission est également requis. Voitures à carrosserie ouverte effectuant un run en 7,49 (*4,49) secondes et moins où l'arbre de transmission passe devant une partie quelconque du corps du pilote : chaque arbre de transmission doit avoir à ses extrémités des boucles sur 360°, à 152 mm des joints en U et un tube d'arbre de transmission est également requis. Le tube de l'arbre de transmission doit s'étendre sur toute la longueur de la portion de l'arbre de transmission qui passe devant une partie quelconque du corps du pilote ou s'étendre à 152 mm maximum du centre du joint en U arrière. Pour les voitures à direction centrale avec le pilote assis au-dessus de l'arbre de transmission au lieu d'un tube d'arbre de transmission, une plaque située au-dessus de l'arbre de transmission d'une épaisseur minimale de 3 mm en acier ou en titane avec au moins quatre points d'attache au châssis, à l'aide soit de boulons de Grade 8 d'au moins 8 mm, soudés, soit de goupilles à pression/tirage de 6 mm peut être utilisée. La plaque doit être au moins aussi large que le siège. Pour les voitures avec arbres de transmission sans joints universels mais passant devant une partie quelconque du corps du pilote : chaque extrémité de l'arbre de transmission doit être complètement protégée sur 360° par une couverture en acier d'1,6 mm minimum ou en aluminium de 3 mm minimum. La couverture arrière doit entourer le coupleur. La couverture avant doit entourer l'arbre de transmission, depuis l'arrière de l'inverseur jusqu'à l'extrémité du fourreau du joint, dans la zone des jambes du pilote. Toutes les gaines doivent être solidement montées sur le châssis, la barre transversale appropriée, l'inverseur ou la boîte d'essieu. <u>DEFINITION D'UNE BOUCLE D'ARBRE DE TRANSMISSION :</u> Fermeture sur 360°, d'une épaisseur minimale de 6,35 mm et d'une largeur de 51 mm, ou tube d'acier soudé de 22,22x1,65 mm (0.875"x0.065"), monté(e) solidement sur le châssis ou sur la structure du châssis le cas échéant (ou sur le caisson ou plancher d'origine lorsqu'il n'y a pas de châssis) et situé(e) à maximum 152 mm du joint universel avant ou arrière pour soutenir l'arbre de transmission en cas de défaillance du joint en U. (voir Dessin 4) <u>DEFINITION D'UN TUBE D'ARBRE DE TRANSMISSION :</u> L'arbre de transmission doit être recouvert d'un tube rond, ovale ou conique à 360° couvrant le joint en U avant et s'étendant vers l'arrière sur 305 mm au minimum. Le tube doit être en acier ou en titane d'une épaisseur minimale de 1,3 mm. Le tube de l'arbre de transmission doit utiliser au moins 4 points d'attache au châssis, à l'aide soit de boulons de Grade 8 d'au moins 8 mm, soudés, soit de goupilles à pression/tirage de 6 mm. Peut être en deux pièces avec au minimum 6 boulons de Grade 8 et de 10 mm.
<b>2.5</b>	<b>VOLANT MOTEUR</b>
	L'utilisation de volants moteur et/ou de plateaux de pression de série en fonte est interdite. L'utilisation de volants moteurs en aluminium est interdite en Top Fuel et en Funny Car. Conformité aux Spéc. SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 ou 1.5 obligatoire, sauf indication contraire des Règlements de Classe.
<b>2.6</b>	<b>BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR ET PLAQUE MOTEUR : GÉNÉRALITÉS</b>
	L'utilisation d'une cloche d'embrayage en aluminium est autorisée dans toutes les catégories et applications. La cloche d'embrayage en aluminium doit être conforme à une Spécification SFI applicable. Absolument aucune modification de la conception due au constructeur sur les blindages et/ou couvertures de volant moteur de Spéc. SFI 6.1, 6.2 ou 6.3. Une cloche d'embrayage de Spéc. SFI 6.1W est également acceptable lorsqu'une cloche d'embrayage de Spéc. SFI 6.1 est

	<p>obligatoire ou autorisée. Toutes les cloches doivent être ré-inspectées et re-certifiées (tel que spécifié par le fabricant). Les cloches d'embrayage SFI 6.1 en acier doivent être ré-inspectées et re-certifiées tel que spécifié par le fabricant. Lorsque les cloches d'embrayage de Spéc. SFI sont obligatoires, toutes les couvertures applicables, tous les principaux dispositifs de fixation, toutes les plaques-moteur, etc. requis par les Spéc. SFI ou le constructeur doivent être montés correctement.</p> <p>Pour tous les nouveaux blindages de volant moteur et pour tous les blindages de volant moteur certifiés ou re-certifiés après le 1<sup>er</sup> avril 2013, toutes les couvertures doivent être alignées avec la plaque moteur ; les couvertures peuvent être encochées pour les engrenages / nez du démarreur.</p> <p>Lorsqu'une cloche d'embrayage SFI 6.1 ou 6.3, est obligatoire, une plaque moteur complète, d'une pièce est également obligatoire à l'arrière du bloc-moteur. La plaque moteur doit être fabriquée en acier ou en aluminium allié traité thermiquement 6061-T6, 7075-T6 ou 2024-T3, d'une épaisseur minimale de 3 mm pour les applications 6.1 et d'une épaisseur minimale de 5 mm pour les applications 6.3. En plus des exigences en matière de fixations énoncées ci-après, le bouclier du volant moteur SFI 6.3 doit être fixé à la plaque moteur par quatre (4) boulons à épaulement de Grade 5 de 12 mm de diamètre ou par quatre fixations et écrous en acier (ou en titane) de grande résistance : un (1) dans chaque coin. Lorsqu'une cloche d'embrayage SFI 6.2 est obligatoire, voir Chapitre 2.8 pour les exigences concernant les plaques moteur et les fixations.</p> <p>Le blindage de volant moteur doit être fixé au moteur et à la plaque moteur avec un jeu complet (tous les trous de boulons du moteur disponibles, ou selon les spécifications du constructeur) de boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) ou de goujons de résistance supérieure. L'utilisation de boulons Allen pour fixer le blindage au moteur ou à la plaque moteur, pour fixer les couvercles, etc., est interdite.</p> <p>La classe de tous les boulons (pas celle des goujons ou des écrous) utilisés pour la fixation du blindage du volant moteur, des couvercles, etc., doit pouvoir être identifiée ; tous les écrous et boulons associés à la fixation du blindage du volant moteur, aux couvercles, etc., doivent être d'une épaisseur, largeur, etc., absolument standard (têtes de boulons d'une épaisseur réduite, boulons creux, demi-boulons, écrous à paroi mince, etc., interdits).</p> <p>La profondeur maximale du blindage du volant moteur est de 219 mm à l'exception des TF et FC, profondeur maximale 239 mm (intérieur). L'épaisseur maximale de toutes les plaques moteur, demi-plaques, plaques montées entre le moteur et le blindage du volant moteur est de 13 mm, excepté l'épaisseur de celles de Spéc. SFI 6.1 qui peut être de 32 mm au maximum. Tous les couvercles et fixations associés au blindage du volant moteur doivent être installés à tout moment avant de démarrer le moteur, y compris pendant les warm-ups.</p> <p>L'espace maximal autorisé entre les fixations de flasque dans le blindage du volant moteur est de 178 mm. Le rognage chimique ou toute autre procédure affaiblissant la structure sont interdits. Il est interdit de réparer par soudure un blindage de volant moteur, à moins que cette réparation ne soit effectuée par le constructeur et recertifiée par celui-ci avant l'utilisation.</p> <p>Pour les voitures équipées d'un dispositif de retenue du bloc/ bas moteur respectant la Spéc. SFI 7.1, un maximum de deux trous, chacun d'un diamètre maximal de 51 mm [ou d'autres dimensions pour une section maximum de 20,26 cm<sup>2</sup>] sont autorisés. Les trous doivent être tous situés au-dessous de l'axe de vilebrequin horizontal. Ils doivent se trouver à au moins 13 mm des trous des boulons de la cloche d'embrayage et être espacés d'au moins 51 mm. Il peut y avoir un (1) trou d'un diamètre maximal de 51 mm au bas de la face arrière du blindage de volant moteur SFI 6.2. L'ouverture de la plaque moteur destinée au flasque du vilebrequin ne peut dépasser de plus de 25 mm le diamètre de ce dernier (sauf mention contraire pour les Top Fuel et Funny Car).</p>
2.7	<p><b>BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR : TOP FUEL ET FUNNY CAR</b></p>
	<p>Les voitures TF et FC équipées d'un embrayage doivent avoir un blindage de volant moteur (cloche d'embrayage) conforme à la Spéc. SFI 6.2 et portant une étiquette en faisant foi. Une plaque moteur d'un seul tenant fabriquée en acier au chrome-molybdène 4130 -d'au moins 6 mm et fixée entre le moteur et le blindage du volant moteur conformément aux exigences des Spéc. SFI 2.3S ou 10.5 est obligatoire. La plaque moteur doit être fixée aux quatre coins du châssis par au moins deux (2) points d'ancrage soudés utilisant des boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) d'au moins 10 mm de diamètre et des écrous pleins. Les deux points d'ancrage de la plaque moteur restants doivent être au moins des étriers ajustés autour des longerons et fixés avec des brides ou boulons de type avion (colliers de fixation interdits).</p> <p>Le blindage du volant moteur et la plaque moteur doivent être fixés au moteur, au-dessus de l'axe du vilebrequin, par au moins sept (7) goujons à épaulement et à tête plate en acier (ou en titane) de grande résistance de 11 mm de diamètre et de (19 mm [<math>\frac{3}{4}</math>"] de diamètre extérieur), côté moteur de la plaque moteur, filetés dans le moteur sur 19 mm, et par sept écrous (d'un matériau similaire). Au-dessous de l'axe du vilebrequin, la plaque moteur doit être fixée au blindage du volant moteur par au moins huit (8) boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) de 11 mm de diamètre, ou par huit goujons et écrous en alliage d'acier (ou en titane) de grande résistance. Le bouclier du volant moteur doit aussi être fixé à la plaque moteur par quatre (4) boulons à épaulement de Grade 8 (ou Classe 12.9) de 19 mm de diamètre ou par quatre fixations et écrous en acier (ou en titane) de grande résistance : un dans chaque coin, comme exigé par les Spéc. SFI 2.3S ou 10.5.</p> <p>Il doit être monté sur le blindage du volant moteur un doublage au chrome-molybdène 4130 ou en titane d'au moins 2,3 mm (0.090") (ou conforme aux spécifications du constructeur) qui soit de la largeur de la surface ronde du blindage. Ce doublage doit être soudé de manière à tenir dans le blindage du volant moteur et à pouvoir tourner pour absorber l'énergie. Un boulon de 6 mm peut être fileté dans le blindage de volant moteur pour empêcher le(s) doublage(s) de bouger pendant une utilisation normale. L'ouverture de la plaque moteur destinée au flasque du vilebrequin ne peut pas dépasser 178 mm.</p> <p>Cinq (5) fixations au moins, d'un diamètre minimal de 10 mm, doivent être utilisées pour fixer solidement les transmissions non d'origine à planétaires (et/ou les inverseurs) au blindage du volant moteur. Des bagues, bossages ou écrous épais de 12 mm doivent être soudés ou fixés d'une manière quelconque sur la face arrière du volant moteur où les fixations doivent être montées.</p> <p>Comme décrit dans le Chapitre 2.6, toute modification ou altération à la cloche d'embrayage par qui que ce soit d'autre que le constructeur d'origine est interdite. La cloche doit être re-certifiée par le constructeur d'origine ou son agent après toute modification. Les fentes pour le réglage de l'embrayage, les ouvertures pour la maintenance, les couvercles, etc. doivent être installés par le constructeur d'origine. Dessin 5</p>
2.8	<p><b>BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR : TOP METHANOL DRAGSTER ET TOP METHANOL FUNNY CAR</b></p>
	<p>Les voitures TMD et TMFC équipées d'un embrayage doivent avoir un blindage de volant moteur (cloche d'embrayage) conforme à la Spéc. SFI 6.2 et portant une étiquette en faisant foi. Toutes les exigences concernant les installations de cloche d'embrayage des TMD et TMFC sont les mêmes que pour les TF et FC à l'exception des suivantes :</p> <p>Une plaque moteur d'un seul tenant faite d'aluminium (ou d'acier) 2024T3 (ou A-U4G1, AlCuMg2, L,97, L,98), 6061T6 (ou H20) ou 7075T6 (ou A-Z5GU, AlZnMgCu1.5, L,95, L,96), d'une épaisseur minimale de 6 mm, conforme aux exigences des spécifications 2.2C, 2.1A ou 10.1E, et fixée entre le moteur et le blindage du volant moteur, est exigée. La plaque moteur doit être fixée au châssis par au minimum deux (2) points d'ancrage soudés utilisant des boulons et écrous de Grade 8 (ou Classe 12.9) d'au moins 10 mm de diamètre. Tous les autres points d'ancrage de la plaque moteur doivent consister au moins d'étriers ajustés autour des longerons et fixés avec des brides ou boulons de type avion (colliers de fixation interdits).</p> <p>Le blindage du volant moteur et la plaque moteur doivent être fixés au moteur par au moins sept (7) boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9), de 10 mm de diamètre ou des goujons de résistance élevée en acier (ou en titane) filetés dans le moteur sur au moins 19 mm, et des écrous d'un matériau similaire, au-dessus de l'axe du vilebrequin. La plaque moteur doit être fixée au blindage du volant moteur par huit (8) boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) d'au moins 10 mm de diamètre, ou des goujons et écrous d'un alliage d'acier (ou de titane) de résistance élevée au-dessous de l'axe du vilebrequin. Le bouclier du volant moteur doit également être fixé à la plaque moteur par quatre boulons à épaulement de</p>

	<p>Grade 8 de 19 mm de diamètre ou par quatre fixations et boulons en acier (ou en titane) de grande résistance ; un dans chaque coin, comme exigé par les Spéc. SFI 2.1A ou 10.1E.</p> <p>Top Méthanol Dragster et Top Méthanol Funny Car : l'ouverture de la plaque moteur destinée au flasque du volant sur le vilebrequin ne peut dépasser de plus de 25 mm le diamètre de ce dernier.</p> <p>Comme décrit dans le Chapitre 2.6, toute modification ou altération à la cloche d'embrayage par qui que ce soit d'autre que le constructeur d'origine est interdite. La cloche doit être re-certifiée par le constructeur d'origine ou son agent après toute modification. Les fentes pour le réglage de l'embrayage, les ouvertures pour la maintenance, les couvercles, etc. doivent être installés par le constructeur d'origine.</p>
<b>2.9</b>	<b>BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR : PRO STOCK</b>
	<p>Comme décrit dans le Chapitre 2.6, toute modification ou altération à la cloche d'embrayage par qui que ce soit d'autre que le constructeur d'origine est interdite. La cloche doit être re-certifiée par le constructeur d'origine ou son agent après toute modification. Les fentes pour le réglage de l'embrayage, les ouvertures pour la maintenance, les couvercles, etc. doivent être installés par le constructeur d'origine.</p> <p>Voir Chapitre 2.6 pour la plaque moteur et les conditions générales. Le blindage du volant moteur doit par ailleurs être fixé au moteur et à la plaque moteur par tous les trous de boulon du moteur disponibles (ou selon les spécifications du constructeur), au-dessus de l'axe du vilebrequin, au moyen de boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) d'au moins 10 mm de diamètre ou de goujons d'acier de résistance élevée. La plaque moteur doit être fixée au blindage du volant moteur, au-dessous de l'axe du vilebrequin, au moyen d'au moins huit (8) boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) de 10 mm ou de huit goujons et écrous en alliage d'acier (ou de titane) de résistance élevée. Une ouverture est permise dans la plaque moteur pour un autre emplacement du démarreur, à condition qu'elle ne dépasse pas un diamètre de 51 mm, et que la plaque moteur ne comporte qu'un seul trou de refroidissement.</p>
<b>2.10</b>	<b>BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR : AUTRES CLASSES</b>
	<p>Toutes les autres voitures utilisant un embrayage et effectuant un run en 11,49 ou moins doivent être équipées d'un blindage de volant moteur conforme aux Spéc. SFI 6.1, 6.2 ou 6.3. La plaque moteur doit être fixée au blindage du volant moteur, au-dessous de l'axe du vilebrequin, au moyen d'au moins huit (8) boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) de 10 mm de diamètre ou de huit goujons et écrous en alliage d'acier de résistance élevée. Toute modification ou réparation du blindage de volant moteur est interdite, à moins d'être effectuée et re-certifiée par le constructeur.</p> <p>Exceptions à cette règle : Certains moteurs ne sont pas obligés d'avoir un blindage s'ils sont atmosphériques et consomment de l'essence, et certains moteurs doivent utiliser un volant moteur d'acier taillé dans la masse au lieu d'un blindage de volant moteur. Certains moteurs, pour lesquels un blindage de volant moteur de Spéc. SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 n'est pas disponible dans le commerce, doivent être équipés d'un blindage de volant moteur fait d'une plaque d'acier d'une épaisseur minimale de 6 mm, solidement montée sur le châssis ou la structure du châssis et entourant complètement, sur 360°, la cloche d'embrayage. Le blindage du volant moteur ne sera boulonné ni à la cloche d'embrayage ni au moteur ; il devra s'avancer au moins jusqu'à 25 mm en avant du volant moteur et à 25 mm en arrière des éléments rotatifs de l'embrayage et du plateau de pression. Lorsqu'un blindage de volant moteur SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 n'est pas disponible, il est possible d'utiliser sur d'autres moteurs un blindage de volant moteur SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 provenant d'une autre application, en le montant sur une plaque moteur fixée au bloc moteur par tous les trous de boulons disponibles.</p> <p>Toutes les transmissions avant ou les configurations à montage transversal munies d'un embrayage et effectuant un run de 11,49 ou moins pour lesquelles un blindage de volant moteur répondant aux Spéc. SFI 6.1, 6.2, 6.3 n'est pas disponible dans le commerce doivent être équipées d'un blindage de volant moteur composé d'une plaque d'acier d'une épaisseur minimum de 6 mm. Le blindage doit entourer la totalité de la cloche d'embrayage excepté la partie de la cloche jouxtant le différentiel et l'arbre d'essieu. Le blindage doit être composé de plusieurs pièces, les pièces étant fixées entre elles au moyen de boulons Grade 5 d'un diamètre minimum de 10 mm ou de boulons M10 de classe 8,8 ; peuvent être fixées au moteur et/ou à la cloche d'embrayage. Les blindages de volant moteur en titane sont autorisés.</p>
<b>2.11</b>	<b>AXE ARRIÈRE</b>
	<p>Les axes arrière avec roues planétaires soudées sont interdits dans toutes les catégories. Quatre roues motrices autorisées selon Règlements de Classe. Des essieux et un dispositif de retenue de l'essieu non d'origine sont obligatoires sur les voitures TF, FC, TMD, TMFC, PM, Pro Stock et sur les voitures de 10,99 (*6,99) ou plus rapides, ainsi que sur toute voiture (indépendamment de la classe ou de l'ET) à tambour.</p>
<b>2.12</b>	<b>TRANSMISSION</b>
	<p>Toutes les voitures et tous les camions en compétition, à l'exception des dragsters propulsés par un moteur de motocycle ou de snowmobile et les Junior Dragsters et Junior Funny Cars, doivent être équipés d'une marche arrière.</p> <p>Toutes les voitures équipées d'un mécanisme d'entraînement du convertisseur non d'origine doivent utiliser un point mort. Si la voiture est équipée d'un démarreur embarqué, un interrupteur de sécurité du point mort est également obligatoire.</p>
<b>2.12.1</b>	<b>BLINDAGE DE TRANSMISSION</b>
	<p>Tout blindage de transmission doit être conforme à la Spéc. SFI 4.1 si les Règlements de Classe l'exigent. Il peut être souple ou rigide et doit protéger toutes les unités de transmission, y compris l'inverseur de marche.</p>
<b>2.13</b>	<b>TRANSMISSION À PLANÉTAIRES NON D'ORIGINE</b>
	<p>Un blindage de transmission recouvrant la transmission et l'inverseur qui soit conforme à la Spéc. SFI 4.1 est obligatoire si le moteur consomme du nitrométhane, du méthanol, du protoxyde d'azote, <b>ou</b> est compressé ou turbocompressé, <b>ou sur toute unité de surmultiplication</b>. Les bonbonnes de changement de vitesses pour commande pneumatique doivent porter au minimum l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bars), et être montées solidement (colliers de fixation ou accrochages par bandes, surliures, etc., interdits).</p> <p>Trois (3) boulons minimum, d'au moins 10 mm, doivent être utilisés pour fixer solidement les transmissions à planétaires non d'origine à la cloche d'embrayage, sauf comme indiqué dans les Règlements de Classe</p>
<b>2.14</b>	<b>TRANSMISSION AUTOMATIQUE / AGRÉÉE PAR LA FIA</b>
	<p>Tout levier de changement automatique de vitesses non-d'origine doit être équipé d'un dispositif de verrouillage positif (c'est-à-dire sans glissement) de l'inverseur, commandé par un ressort en charge, pour empêcher le levier d'être mis accidentellement en position de marche arrière. Un interrupteur de sécurité du point mort en bon état de fonctionnement est obligatoire. Toutes les conduites de transmission doivent être des flexibles métalliques ou de type haute pression. Toute voiture effectuant un run en moins de 10,99 secondes (*6,99) ou à plus de 217 km/h et utilisant une transmission automatique doit être équipée d'un blindage de transmission conforme à la Spéc. SFI 4.1 et porter une étiquette en faisant foi. Un blindage de type "couverture", portant une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 4.1, est autorisé ; tout blindage d'un autre type doit incorporer deux (2) (ou une (1) seule, selon les instructions du constructeur) sangles de 19x3 mm, boulonnées de chaque côté du blindage et passant sous le carter de transmission ; sinon, le carter de transmission doit porter une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 4.1. Autorisé dans toutes les classes lorsqu'une transmission automatique est utilisée.</p> <p>Les voitures effectuant un run en 9,99 ou moins et à 217 km/h ou plus utilisant une transmission automatique Lenco Drive ou BRT doivent être équipées d'une plaque flexible conforme à la Spéc. SFI 29.1 ou 29.2 et recouverte par un blindage de plaque flexible conforme à la Spéc. SFI 30.1. Les transmissions qui peuvent utiliser un frein de transmission pour le rapport le plus élevé doivent être équipées de deux</p>

	interrupteurs de "contact momentané" (un pour armer le système, l'autre comme frein de transmission principal). Les bonbonnes de changement de vitesses pour commande pneumatique doivent porter au minimum l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bars), et être montées solidement (colliers de fixation ou accrochages par bandes, surliures, etc., interdits). Toutes les voitures effectuant un run en 10,99 (*6.99) secondes et moins doivent avoir une jauge adéquate à verrouillage sur la transmission et les tubes de remplissage/jauge doivent être solidement attachés (c'est-à-dire boulonnés, retenus par des brides de type aviation). Les liens métalliques, colliers de fixation, etc. sont interdits.
<b>2.15</b>	<b>INVERSEUR DE MARCHE</b>
	Se reporter aux Règlements de Classe.
<b>2.15.1</b>	<b>COUVERTURE DE L'INVERSEUR DE MARCHE</b>
	Se reporter aux Règlements de Classe.
<b>2.15.2</b>	<b>BLINDAGE DE MARCHE ARRIÈRE</b>
	Se reporter aux Règlements de Classe.
<b>3 – FREINS ET SUSPENSION</b>	
<b>3.1</b>	<b>FREINS</b>
	Les freins de toutes les voitures, quelle que soit leur classe, doivent être en bon état de fonctionnement, l'exigence minimale étant un système de freinage hydraulique à deux roues à l'arrière. Freins hydrauliques recommandés sur les quatre roues, ou comme spécifié dans les Règlements de Classe. Il est interdit de couper ou de tailler du métal pour alléger les plaques de renfort ou les tambours et/ou segments de frein, ou de percer des orifices de refroidissement ou d'allègement dans les rotors de freins à disque en fonte. Rotors en aluminium interdits. Si un frein à main est utilisé, la poignée du frein doit être située à l'intérieur de la carrosserie de la voiture ou de l'habitacle et reliée au frein à pédale. Des commandes manuelles sont autorisées pour les personnes handicapées. Les canalisations des freins doivent être en acier, à tresse métallique ou en flexible agréé DOT (DIN/ISO) et passer à l'extérieur du longeron, ou, dans le voisinage de la cloche d'embrayage du volant moteur, être protégées par un tube d'acier de 406x3 mm, solidement monté ; ces canalisations ne doivent pas emprunter le tunnel de transmission. Toutes les canalisations de freins doivent être fixées au châssis selon la méthode agréée d'origine ; les tuyaux doivent avoir des supports de montage ; pas d'accrochage par bandes adhésives ou surliures, etc. Sur toute voiture à moteur arrière, toutes les canalisations de freins doivent être protégées par un tube ou être à tresse métallique dans le voisinage du moteur. Toutes les pédales doivent être recouvertes d'un matériau antidérapant. Les systèmes de freinage automatiques et/ou secondaires sont interdits ; le fonctionnement des freins doit être sous le contrôle direct du pilote ; aucun dispositif électronique, pneumatique ou autre ne peut en aucune façon affecter ou assister le fonctionnement des freins. Les systèmes anti-blocage des freins mécaniques (ABS) sont autorisés dans toutes les catégories. Si le système de frein comprend un interrupteur de pression différentielle, le verrouillage de canalisation installé sur les freins avant doit être muni d'un solénoïde en aval de cet interrupteur. Tous les verrouillages de canalisations (électriques ou hydrauliques) doivent pouvoir retourner d'eux-mêmes au mode de freinage normal.
<b>3.2</b>	<b>AMORTISSEURS</b>
	Toute voiture en compétition doit être équipée d'un amortisseur efficace pour chaque roue suspendue. Qu'ils soient de type hydraulique ou à friction, les amortisseurs seront solidement montés et en bon état de fonctionnement. Voir Règlements de Classe.
<b>3.3</b>	<b>DIRECTION</b>
	Le système de direction doit être sûr et sans défauts. Toutes les parties soudées doivent être renforcées de manière visible. Dépôts de métal sur les composants de la direction interdits sur toutes les voitures. Seuls sont autorisés les systèmes de direction d'automobile conventionnels ; arbres de direction flexibles interdits. Direction sur les roues arrière interdite, sauf si la voiture a été construite initialement avec un tel système d'origine. Aucun système d'origine ne peut être modifié, manipulé ou utilisé de manière incompatible avec les spécifications du constructeur. Toutes les extrémités de biellettes doivent avoir un diamètre de 10 mm minimum, et être équipées de rondelles plates pour empêcher les paliers d'être arrachés (voir Dessin 7). Tous les arbres, secteurs et boîtiers de direction doivent être montés sur le châssis ou sur la barre transversale appropriée ; ils ne peuvent en aucun cas être montés sur la cloche d'embrayage et/ou le blindage de l'adaptateur de la cloche, sur la plaque moteur ou sur la cloison pare-feu ; il est recommandé qu'ils soient montés derrière ceux-ci. Un arrêt secondaire de l'arbre de transmission doit être installé pour empêcher un arbre long de blesser le pilote en cas de choc frontal (par ex. : collier de fixation ou joint en U fixé par un goujon à la barre transversale, support, etc.). Si un volant de direction amovible est utilisé, un mécanisme de déverrouillage rapide est obligatoire et doit consister en un flasque concentrique à l'axe du volant, de couleur jaune obtenue par anodisation ou tout autre revêtement durable, et installé sur la colonne de direction derrière le volant. Le déverrouillage doit s'opérer en tirant sur le flasque suivant l'axe du volant. Sinon, un adaptateur de volant à démontage rapide conforme à la Spéc. 42.1 peut être utilisé. Volant conventionnel d'un diamètre minimal de 279 mm. Volant papillon autorisé uniquement sur les Dragsters, Funny Cars et Altereds. Toutes les fixations doivent être des verrouillages de type positif (c'est-à-dire, sans glissement) ; pas de goupille à rotation ou à pression, pas de goupille à bille, pas de vis de positionnement, etc. Colonne de direction inclinable approuvée par la FIA autorisée avec volant de direction amovible.
<b>3.4</b>	<b>SUSPENSION</b>
	Toutes les voitures doivent avoir un système complet de suspension d'un type produit par un constructeur automobile (par ex. : ressorts, barres de torsion, etc.). Un avant rigide et/ou des essieux arrière sont autorisés si cela est indiqué dans les Règlements de Classe. Toutes les extrémités de biellettes doivent être équipées de rondelles plates d'un diamètre extérieur suffisant pour empêcher les paliers d'être arrachés. Les extrémités de biellettes creuses sont interdites. Les voitures à trois roues ne sont admises à concourir en aucune classe. Les jambes de force ne sont pas exigées sur les essieux avant montés de manière rigide à 457 mm ou moins de l'axe du pivot de fusée. Sur toute suspension avant utilisant un essieu rigide ou tubulaire, des jambes de force doivent être fixées au cadre.
<b>3.5</b>	<b>EXTRÉMITÉS DE BIELLE DE BARRE DE TRACTION</b>
	L'exigence minimale pour les extrémités de bielles à l'avant de toutes les barres de traction de type échelle est de 19 mm d'acier. Une sangle d'extrémité de bielle pour maintenir cette barre en échelle, en cas de défaillance de l'extrémité de la bielle, est obligatoire dans toutes les catégories. Tous les dispositifs de traction qui ne sont pas fixés à l'avant (c'est-à-dire barres de traction sous un ressort à lames arrière, etc.) doivent être équipés d'un étrier de ressort ou d'une sangle pour les empêcher d'entrer en contact avec la piste.
<b>3.6</b>	<b>BARRES "WHEELIE"</b>
	La longueur des barres "wheelie" est limitée dans certaines catégories (voir les Règlements de Classe). Toutes les barres "wheelie", quelle que soit la classe, doivent avoir des roues non-métalliques (par ex. : caoutchouc, plastique). Les barres "wheelie" doivent tourner librement

	sur la ligne de départ, toute charge préalable est interdite. Les réglages hydrauliques, pneumatiques, électroniques, etc. ainsi que tout réglage ou mouvement pendant le run est interdit. L'utilisation d'une roue équipée d'une barre "wheelie" comme capteur de "cinquième roue" est interdite. Capteurs de pression et filets de parachute autorisés. Aucun autre dispositif, quel qu'il soit, ne peut être fixé sur la barre "wheelie" (par ex. caméras, autres capteurs, etc.).
<b>4 – CHÂSSIS</b>	
<b>4.1</b>	<b>ALIGNEMENT</b>
	Chaque voiture en compétition, quelle que soit sa classe, doit avoir un alignement de roue suffisamment positif à l'avant pour garantir un maniement correct de la voiture à n'importe quelle vitesse.
<b>4.2</b>	<b>LEST</b>
	<p>Tel que permis dans les Règlements de Classe. Tout matériau utilisé dans le but d'augmenter le poids total d'une voiture doit être fixé en permanence à la structure de la voiture et ne pas s'étendre en arrière ou en avant de la carrosserie ou au-dessus des pneus arrière. Lest liquide ou en vrac interdit (tel que : eau, sacs de sable, pierres, sacs de grenaille, poids métalliques, etc.). Toute découverte de lest non fixé ou déguisé entraînera l'exclusion de l'épreuve, que l'infraction se soit produite au cours des qualifications ou des éliminatoires. Des sanctions supplémentaires pourront être infligées sur décision exclusive des Commissaires Sportifs. Des boîtes de lest (2 au maximum) faites de matériau de 3 mm peuvent être fabriquées pour enfermer de petits objets tels que sacs de grenaille, barres de plomb, etc., à condition que la boîte et son contenu ne pèsent pas plus de 45 kg ou comme précisé dans les Règlements de Classe. La boîte doit être solidement fixée au châssis ou à la barre transversale de la voiture avec au minimum deux (2) boulons d'acier de 12 mm de diamètre. Tout liquide autre que le carburant du moteur, situé derrière la cloison pare-feu avant (sur une voiture à moteur avant), est considéré comme du lest, et interdit, excepté pour les réservoirs d'échangeurs contenant de l'eau et/ou de la glace uniquement. Les réservoirs doivent être solidement attachés au châssis, aux éléments du cadre ou au plancher d'origine. Afin de permettre à une voiture de changer de classe grâce à la différence du calibrage d'échelle, un poids amovible maximal de 45 kg (ou tel que défini dans les Règlements de Classe) est autorisé. Ce poids amovible doit être solidement monté sur le châssis ou sur la structure du châssis par un minimum de deux boulons d'acier de 12 mm de diamètre pour 100 livres (45,4 kg), ou par un boulon de 10 mm pour 2.3 kg. Colliers de fixation, câble, sangles, bande adhésive, accrochages par bandes, surliures, etc. destinés à fournir du poids ou du lest sont interdits. Les formes de lest autorisées sont :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Des planchers d'acier plus épais, à savoir de qualité 1,3 ou 1 mm (qualité plus lourde et/ou plaque d'acier interdites) ;</li> <li>2) Barres transversales de renforcement du châssis ; ou adjonction de matériau de protection tel que : arceaux de sécurité, blindage de volant moteur, etc. Si du lest supplémentaire est nécessaire, et est autorisé par les Règlements de Classe, il doit être fixé en permanence au châssis au moyen de deux (2) boulons de 12 mm de diamètre pour 45 kg, les écrous étant soudés aux boulons.</li> </ol> <p>La quantité maximale de lest amovible et/ou permanent est de 227 kg, quelle que soit la classe. Les voitures effectuant un run en 8,49 et moins sont limitées à 113 kg maximum, selon la spécification du châssis SFI.</p>
<b>4.3</b>	<b>PLAQUE DE DÉFLEXION / PROTECTION DU CASQUE</b>
	Toutes les voitures à moteur arrière doivent être équipées d'une plaque de déflexion pour isoler du moteur le pilote et le réservoir d'essence. Pour les spécifications des Top Fuel et des Top Methanol Dragster, voir Règlements de Classe. Cette plaque doit être faite d'aluminium d'au moins 3 mm, ou d'acier ou de titane de 1.5 mm. Elle doit s'étendre de la poulie de compresseur supérieure à la poulie inférieure et, sur les voitures à moteur compressé, être au moins de 25 mm plus large que chaque poulie. Les autres voitures doivent avoir une plaque s'étendant de la hauteur de l'épaule au bas du châssis. Sur toute configuration fermée moteur/pilote, une cloison complète doit être installée, qui isole complètement le pilote du moteur. La fixation minimale pour une plaque de déflexion est de quatre (4) boulons de Grade 5 (ou Classe 8.8), de 8 mm. Absolument aucun élément ne peut être monté sur la protection du casque ou le déflecteur au-dessus du sommet de l'arceau d'épaule, sauf dans la catégorie Junior Dragster (Section 1-Chapitre 8.3.1 et Section 1A-Chapitre 8.3). Voir 1.1, SYSTEME DE REFROIDISSEMENT, pour exigences supplémentaires. Dessin 9
<b>4.4</b>	<b>CHÂSSIS</b>
	<p>Les châssis TF, FC, PM, PS, TMD, TMFC et les châssis atteignant 9,99 (*6,39) ou moins en ET (voir Règlements de Classe) doivent porter sur la cage de sécurité une étiquette de châssis avant de participer à une épreuve de la FIA. Les re-certifications de châssis sont disponibles lors des épreuves EDRC FIA. Le meulage des soudures est interdit. Toutes les soudures en bout doivent être renforcées de manière visible (c'est-à-dire manchon et soudure sur toute la circonférence). La pressurisation de longerons d'un arceau ou d'une cage de sécurité au lieu de bonbonnes d'air est interdite. Renfort visible autour de tout trou dans le châssis quelle que soit sa Spéc. SFI (pas seulement la cage de sécurité), obligatoire.</p> <p>Le renfort doit avoir au moins la même surface de section transversale que le trou, être en chrome-molybdène d'une épaisseur d'au moins 1,25 mm, et être soudé tout autour de l'extérieur. Tous les châssis des Top Methanol Dragsters et des Top Fuel dragsters devraient comporter un tube standard pour crochet de remorquage afin de faciliter l'enlèvement au cas où la voiture ne quitterait pas la piste par ses propres moyens.</p> <p>Voir 4.10, ARCEAUX DE SECURITE, et 4.11, CAGES DE SECURITE. Dessin 9A</p>
<b>4.4.1</b>	<b>SANGLE DE REMORQUAGE</b>
	Toutes les Funny Cars doivent être équipées de sangles de remorquage sur la partie avant inférieure du châssis. Les sangles doivent pouvoir accueillir un crochet de remorquage de 51 mm sans que la carrosserie ne soit soulevée ou soumise à une contrainte lors du remorquage de la voiture. Les sangles doivent être alignées avec l'axe de la voiture, sous la barre de déverrouillage de la carrosserie, et être clairement indiquées sur cette carrosserie au moyen d'une flèche pointant vers le bas.
<b>4.5</b>	<b>GARDE AU SOL</b>
	Au minimum 76 mm de l'avant de la voiture à 305 mm derrière l'axe des essieux avant, 51 mm pour le reste de la voiture, à l'exception du carter d'huile et des tuyaux d'échappement lorsqu'ils sont autorisés. Lorsque c'est autorisé par les Règlements de Classe, les dispositifs utilisés à des fins anti-rotatives (par exemple les barres "wheelie") ou les patins sont exempts de cette règle de garde au sol de 51 mm. Sauf autorisation contraire dans les Règlements de Classe, l'installation d'un "beam breaker" devant la carrosserie est limitée : il ne peut pas s'étendre plus en avant que la carrosserie ou le pare-chocs et doit également respecter l'exigence de 76 mm relative à la garde au sol.
<b>4.6</b>	<b>CERTIFICATS D'ESSAIS NON DESTRUCTIFS</b>
	Un certificat d'inspection d'essai non destructif (Magnaflux) peut être exigé par le commissaire technique pour toute partie modifiée ou soudée.
<b>4.7</b>	<b>MOYENS DE FIXATION</b>
	Les colliers de fixation et accrochages par bandes, surliures, etc. ne peuvent être utilisés que pour soutenir les tuyaux et les câbles ; tous les autres éléments doivent être soudés, boulonnés, retenus par des brides de type aviation, etc. Tous les boutons autobloquants doivent être en métal. Tous les boutons autobloquants peuvent être peints d'une couleur quelconque sur le dessus, mais ils doivent être BLANCS ou

	<p>ARGENTÉS UNIQUEMENT sur l'autre face. Cette règle s'applique à TOUTES les voitures dans TOUTES les catégories.</p> <p>Toutes les parties électriques, les instruments, etc., boîtes de connexion (par ex. capteur de température d'échappement / enregistreurs de données et composants similaires) doivent être solidement (pas de liens métalliques, colliers de fixation, Velcro, etc.) attachés au moteur, au châssis, à la cloche d'embrayage, etc. OU être retenus par un câble multibrin / un cordon d'un diamètre de 1.5 mm en acier inoxydable de sorte qu'il ne tombe pas sur le sol ou ne touche pas un pneu si un des câbles de connexion se casse, OU être situés de manière à tomber dans la carrosserie / le bac de plancher si un des câbles de connexion se casse.</p>
4.8	<p><b>PARACHUTES</b></p> <p>Si les Règlements de Classe l'exigent, un parachute de freinage produit par un fabricant reconnu de parachutes de dragsters de compétition est obligatoire. Parachute simple obligatoire sur toutes les voitures courant à 240 km/h ou plus. Les parachutes doubles sont obligatoires pour toutes les voitures courant à 320 km/h ou plus si requis par les Règlements de Classe. Les commissaires techniques peuvent vérifier si la manœuvre du parachute est correcte, et repérer les suspentes usées ou effilochées, les calottes déchirées ou sales, et les parachutes d'extraction usés ou déchiquetés. Les sacs de parachute devraient être montés solidement sur le tube du châssis ou sur une autre membrure appropriée, à 25 mm en arrière maximum de la poignée d'ouverture. Si un système d'ouverture automatique par bouton-poussoir est utilisé, le pilote doit aussi pouvoir utiliser la poignée pour déclencher manuellement le(s) parachute(s). Le boîtier de déclenchement doit être monté à 305 mm maximum du sac du parachute, d'une manière permettant au câble intérieur de déclencher le parachute. Sur toutes les voitures équipées d'un moteur à compresseur, à turbocompresseur ou au protoxyde d'azote effectuant un run en moins de 7,50 secondes et consommant du méthanol ou du nitrométhane, le sac du parachute et les suspentes non retenues dans un sac doivent être obligatoirement protégés par du matériau ignifugé, depuis le point de montage jusqu'au sac. Les parachutes doivent avoir leurs propres fixations indépendantes avec des boulons en acier chemisés de 10 mm minimum ou des goujons en acier requis pour toutes les applications. Le diamètre extérieur du manchon doit être de 19 mm au minimum.</p> <p>L'utilisation de goupilles de verrouillage à bille pour le montage du parachute est interdite. Voir les Règlements de Classe concernant l'utilisation de deux (2) parachutes. Ces applications exigent des points d'ancrage des suspentes séparés pour chaque système de parachute. Dessins 10 et 11.</p> <p>Si un/des parachute(s) est/sont obligatoire(s), toutes les goupilles de sûreté doivent être retirées et le système doit être activé avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée.</p>
4.9	<p><b>SUPPORT DE PIGNON</b></p> <p>Toute voiture utilisant un arbre de transmission découvert doit avoir des barres de poussée ou de traction ou quelque autre support de pignon approprié pour empêcher la rotation du carter de couple final.</p>
4.10	<p><b>ARCEAUX DE SÉCURITÉ</b></p> <p>Tout arceau de sécurité doit se trouver à 152 mm maximum de l'arrière ou du côté du casque-du pilote, et s'étendre : en hauteur, à au moins 75 mm au-dessus du casque du pilote assis normalement au volant ou à 25 mm au maximum du toit/de la garniture du toit dans la zone au-dessus du casque du pilote, et en largeur, à au moins autant que les épaules du pilote, ou à 25 mm maximum de la structure du véhicule. Cet arceau doit être adéquatement soutenu, par exemple par un renfort transversal, pour empêcher son effondrement vers l'avant ou sur les côtés. Les renforts arrière doivent être du même diamètre, du même matériau et de la même épaisseur de paroi que l'arceau principal, et croiser l'arceau de sécurité à un point situé à 127 mm maximum en-dessous de son sommet. L'entretoise croisée, la barre transversale et les renforts arrière doivent être soudés à l'arceau principal mais doivent pouvoir être retirés à l'aide de joints démontables homologués par la FIA. La barre latérale doit passer sur le côté du pilote, à un point situé à mi-chemin entre l'épaule et le coude. Barres latérales amovibles autorisées. Toute structure de cage doit incorporer une entretoise croisée pour renforcer les sièges et pour offrir un point d'ancrage au harnais d'épaule. Cette entretoise croisée doit être installée à 102 mm maximum au-dessous, et non au-dessus, des épaules du pilote ou de la barre latérale. Sur toutes les voitures à châssis d'origine, l'arceau de sécurité doit être soudé ou boulonné au châssis ; l'installation de raccords de châssis sur des voitures à carrosserie unique ne constitue pas un châssis et il n'est donc pas nécessaire que dans ce cas l'arceau de sécurité soit fixé au châssis. Sur les voitures à carrosserie unique avec plancher et cloison pare-feu de série (passages de roue autorisés), l'arceau pourra être fixé au sommet et à la base du plancher au moyen de plaques d'acier de 152x152x3-mm boulonnées ensemble par au moins quatre boulons et écrous de 10 mm de classe 10.9, ou l'arceau principal devra être soudé au longeron de seuil de porte par des plaques de renfort de 3mm. L'arceau peut également être soudé aux raccords de châssis qui sont entièrement soudés en place et mesurent 41x3 mm d'acier doux ou par 2mm de chrome-molybdène/Docol R8 pour une section circulaire, et/ou 51x51x1,5 mm d'acier doux ou de chrome-molybdène/Docol R8 pour une section rectangulaire.</p> <p>Le montage de l'arceau de sécurité sur le châssis ou la monocoque conformément à l'Art. 253.8.3.2.6 de l'Annexe J de 2020 est autorisé. Toute soudure sur du tube en chrome molybdène 4130 ou Docol R8 doit être effectuée selon un procédé Heliarc agréé TIG, et toute soudure sur de l'acier doux (ou ST51) selon un procédé par avancée de fil agréé MIG ou Heliarc agréé TIG. La soudure doit être libre de scories comme de porosité. Tout meulage de soudure est interdit. Voir Dessin 12.</p> <p>L'arceau doit être rembourré à tout endroit avec lequel le casque du pilote pourrait entrer en contact lorsqu'il est assis au volant. Le rembourrage doit être conforme à la Norme FIA 8857-2001 ou à la Spéc. SFI 45.1.-L'arceau de sécurité doit être certifié par un Inspecteur Châssis nommé par l'ASN et porter un autocollant de série avant toute participation à un run.</p>
4.11	<p><b>CAGE DE SÉCURITÉ</b></p> <p>Toute structure de cage de sécurité doit être conçue de manière à essayer de protéger le pilote dans toutes les directions, sur 360°. Toute soudure sur du chrome molybdène 4130 doit être effectuée selon un procédé Heliarc agréé TIG, et toute soudure sur de l'acier doux selon un procédé par avancée de fil agréé MIG ou Heliarc agréé TIG. La soudure doit être libre de scories comme de porosité. Tout meulage de soudure est interdit. Dépôt de métal sur le châssis interdit pour toute voiture construite après le 1/1/2003 sauf mention contraire dans les Règlements de Classe ; peinture autorisée. <b>En outre, la cage de sécurité doit être rembourrée à tout endroit avec lequel le casque du pilote pourrait entrer en contact lorsqu'il est assis au volant. Le rembourrage des Pro Modified, TMD, TMFC, Pro Stock, Funny Cars, Top Fuel et de toute autre voiture effectuant un run à 305 km/h ou plus doit répondre à la Norme FIA 8857-2001 ou à la Spéc. 45.1. Voir Dessin 22.</b></p> <p><b>Le passage des éléments suivants entre la carrosserie ou les panneaux de carrosserie et l'arceau de sécurité est interdit : - Câbles électriques - durites transportant des fluides - durites du système d'extincteur.</b></p> <p><b>Voitures ouvertes (voir Dessins 13, 14, 15 au 16) :</b></p> <p>Lorsque le pilote est assis normalement au volant d'une voiture à carrosserie ouverte, son casque doit se trouver devant la cage de sécurité, à 76 mm au moins. S'il n'y a pas de barre transversale au-dessus des jambes du pilote, une sangle ou un dispositif doit les empêcher de dépasser du châssis. Sur les dragsters à moteur à l'avant, les montants du siège et les supports du dossier doivent être disposés de telle manière qu'une surface plane que l'on ferait passer par-dessus l'une ou l'autre des deux barres adjacentes n'entrerait pas en contact avec le siège du pilote ou le volume contenant le pilote. Des montants supplémentaires, de 30° max. par rapport à la verticale, doivent être ajoutés jusqu'à ce que ce critère soit satisfait. Lorsque des conceptions de montant non verticales ou de baie latérale en "W" inclinées sont utilisées (c'est-à-dire de montants disposés à un angle supérieur à 30° par rapport à la verticale), les diagonales de cage de sécurité adjacentes doivent être de la taille exigée pour les montants. Les montants du montage du moteur et/ou du pont arrière (sauf sur les dragsters à moteur voitures) peuvent être constitués de tubes rectangulaires, de 44.5x25.4x1.47 mm de chrome-molybdène ou d'acier doux minimum.</p> <p><b>Voitures entièrement carrossées (voir Dessin 17) :</b></p> <p>Lorsque le pilote est assis normalement au volant d'une voiture à carrosserie fermée, son casque doit se trouver devant l'arceau principal. Si le casque se trouve en arrière ou au-dessous de l'arceau principal, des tubes supplémentaires, de même taille et épaisseur que ceux de la</p>

	<p>cage de sécurité, doivent être ajoutés pour la protection du pilote. L'arceau principal peut être incliné vers l'arrière ou vers l'avant, mais le pilote doit être totalement entouré par les éléments de cage de sécurité exigés.</p> <p>Sur les voitures monocoques avec plancher et cloison pare-feu de série (passages de roue autorisés), la cage de sécurité pourra être boulonnée ou soudée au plancher / caisson au moyen de plaques d'acier de 152x152x3 mm conformes aux exigences en matière de fixation de l'arceau du paragraphe 4.10.</p> <p>A moins d'une fixation à un plancher ou un cadre d'origine, les exigences minimales pour un élément du cadre ou les raccords de châssis entièrement soudés en place sur des voitures monocoques auxquels un arceau est attaché sont 41,3x3 mm d'acier doux ou par 2,11 mm de chrome-molybdène pour une section circulaire, et/ou 51x51x1,47 mm d'acier doux ou de chrome-molybdène pour une section rectangulaire. Toute structure de cage doit incorporer une entretoise croisée pour renforcer les sièges et pour offrir un point d'ancrage au harnais d'épaule. Cette entretoise croisée doit être installée à 102 mm maximum au-dessous, et non au-dessus, des épaules du pilote ou de la barre latérale. Tous les supports arrière exigés doivent être disposés à un angle minimal de 30° par rapport à la verticale, et doivent être soudés. La barre latérale doit passer devant le pilote à un point situé à mi-chemin entre l'épaule et le coude.</p> <p>A moins qu'un longeron de châssis d'origine ne soit situé au-dessous et à l'extérieur des jambes du pilote (par ex. Chevy '55, Corvette '65, etc.), une barre de dessous de porte ou de seuil d'au moins 41,3x2,11 mm de chrome-molybdène ou 3 mm d'acier doux ou 51x51x1,47 mm de chrome-molybdène ou d'acier doux, rectangulaire, est obligatoire sur toute voiture ayant un plancher ou un caisson modifiés à l'intérieur des montants de la cage de sécurité (ouverture de 0,56 m<sup>2</sup> - pour l'entretien de la transmission - non comprise).</p> <p>Le dessous de porte doit être installé au-dessous et à l'extérieur des jambes du pilote, et il doit être fixé à l'arceau principal, à l'arceau avant, au châssis, au prolongement de châssis ou à une diagonale latérale. Il ne peut pas être fixé au support de bras latéral oscillant. S'il est fixé à la diagonale latérale à plus de 127 mm (bord à bord) du support avant de la cage de sécurité ou de l'arceau principal, un support/gousset de 41,3x2,11 mm de chrome-molybdène ou de 3 mm d'acier doux est obligatoire entre la diagonale et le support avant de la cage de sécurité ou l'arceau principal.</p> <p>Bras latéral oscillant admis sur voiture d'origine entièrement carrossée avec E.T. de 8,50 et plus.</p> <p><u>Les conditions suivantes (a à d) sont exigées sur toutes les voitures :</u></p> <p>a. 41,3x2,11 mm chrome-molybdène ou 3 mm (acier doux) minimum. Les boulons / goujons doivent être en acier de 10 mm minimum, et à double cisaillement à chaque extrémité.</p> <p>b. Crochet(s) de levage mâle(s) ou femelle(s) autorisés. Le crochet mâle doit utiliser deux supports de 3mm chrome-molybdène ou acier doux, soudés à chaque montant de la cage de sécurité ; le crochet femelle doit utiliser un support d'une épaisseur minimale de 6 mm chrome-molybdène ou acier doux, soudé à chaque montant de la cage de sécurité. Les goujons doivent se trouver à 204 mm maximum de la partie verticale de l'arceau avant comme de l'arceau principal. Un dispositif de support hémisphérique doit être soudé à la partie verticale de l'arceau principal (côté intérieur) ou à la partie supérieure du bras oscillant (côté extérieur), consistant en une paroi d'au moins 3 mm chrome-molybdène ou acier doux s'étendant à au moins 41 mm du milieu des goujons. Un crochet utilisant un élément mâle d'une épaisseur minimale de 8.9 mm et deux éléments femelles d'une épaisseur minimale de 4.45 mm peut utiliser un boulon de Grade 5 de 12 mm de diamètre, et ne nécessite pas de dispositif de renforcement hémisphérique.</p> <p>c. Il est autorisé d'utiliser des manchons coulissants de 35x2,1 mm de chrome-molybdène ou 3 mm d'acier doux, avec un engagement minimal de 51 mm, au lieu de goujon / hémisphère supérieur.</p> <p>d. Le matériau autour de chaque trou de boulon / de goujon dans le bras oscillant doit avoir au moins le diamètre du trou.</p> <p><u>Pour la certification des châssis, et sur toutes les voitures nécessitant une cage de sécurité :</u></p> <p>Sur toutes les voitures requérant une cage de sécurité, si la cloison pare-feu d'origine autorisée a été modifiée (de plus de 929 cm<sup>2</sup> - pour le retrait de la transmission, éléments boulonnés non compris), une barre inférieure de pare-brise ou de tableau de bord en chrome-molybdène 4130 de 31,8x1,47 mm ou en acier doux de 31,8x 3mm, reliant les supports avant de la cage de sécurité, est obligatoire.</p> <p><u>Installation de barres "D" pour voitures entièrement carrossées :</u></p> <p>Pour les voitures à traction, avec un plancher d'origine complet (de la cloison pare-feu à l'arrière du coffre) et longerons / seuils de portes, les barres "D" 31,8x1,47 mm Chrome-Molybdène 3,02 mm en acier doux) (s'il y a lieu, c.-à-d. lorsque l'arceau principal n'est pas soudé au châssis) peuvent être soudées à une entretoise 41,3x2,11 mm Chrome-Molybdène 3 mm MS soudées au longeron / seuil de porte à l'aide de plaques traditionnelles d'une épaisseur de 152x152x3 mm. Pour les voitures à traction arrière, sans raccords de châssis ou de sous-châssis, mais avec un plancher d'origine complet (de la cloison pare-feu à l'arrière du coffre) ; exception : les passages de roue arrière peuvent être doublés de tubes d'acier ou d'aluminium) et longerons / seuils de portes, les barres "D" 32x1 mm Chrome-Molybdène 3,02 mm en acier doux) peuvent être soudées aux plaques traditionnelles 152x152x3 mm attachées au tunnel de transmission.</p> <p><u>Châssis de voitures effectuant un run en plus de 8,50 secondes :</u></p> <p>Les châssis doivent être certifiés tous les trois ans par un Inspecteur Châssis nommé par l'ASN et porter un autocollant de série sur l'arceau de sécurité avant toute participation à un run.</p> <p><u>Châssis de voitures conformes à la Spécification SFI :</u></p> <p>Les châssis doivent être certifiés par un Inspecteur Châssis agréé SFI et porter sur l'arceau de sécurité un autocollant de série ainsi qu'une étiquette identifiant la Spécification avant toute participation à un run.</p> <p>Toute définition du poids maximum dans une spécification de châssis SFI doit être mesurée avec un véhicule prêt pour la course, pilote compris.</p>
4.11.1	<b>CAPITONNAGE DE LA CAGE DE SECURITE</b>
	<p>Capitonnage conforme à la Norme FIA 8857-2001 ou à la Spéc. SFI 45.1 obligatoire à tout endroit où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec la cage de sécurité ou l'un quelconque de ses éléments. <b>Voir Dessin 22.</b></p> <p>Capitonnage supplémentaire, monté sur une âme plane et attaché à la cage de sécurité des deux côtés afin de limiter les mouvements latéraux du casque du pilote, obligatoire pour toute voiture effectuant un run en moins de 7,50 secondes et recommandé pour toutes les autres voitures. Le capitonnage supplémentaire doit être solidement monté à l'aide de boulons ou de fixations autobloquantes, et doit comprendre une protection résistant au feu pour toutes les voitures effectuant un run en moins de 7,50 secondes.</p> <p>Ce capitonnage doit être conforme soit à la Norme FIA "Norme pour matériaux d'appui-tête de Formule Un et de voiture de sport", soit à la Spéc. SFI 45.2. Voir les Règlements de Classe et l'Article 253.8.4 de l'Annexe J au Code Sportif International pour les exigences supplémentaires.</p> <p>Voir également le Règlement Général 10.6.</p>
4.12	<b>EMPATTEMENT</b>
	<p>Minimum : 2286mm, à moins que la voiture n'ait un moteur d'origine à l'emplacement d'origine, et qu'elle soit plus courte qu'à l'origine, ou comme mentionné dans les Règlements de Classes. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite 25 mm, sauf mention contraire dans les Règlements de Classe.</p>
<b>5 – PNEUS ET ROUES</b>	
5.1	<b>PNEUS</b>
	<p>Les pneus seront contrôlés visuellement du point de vue de l'état, de la pression, etc. ; avant un run, ils devront être considérés libres de tout défaut par le commissaire technique. Tous les pneus routiers doivent avoir une profondeur de sculpture d'1,6 mm minimum.</p> <p>Tout pneu routier (de Norme DOT ou EC) doit présenter un indice de charge et une cote de vitesse supérieurs à ceux requis pour la</p>

	<p>voiture/classe.</p> <p>Les pneus de secours temporaires, pièces de rechange et les pneus agricoles ou de remorque sont interdits. Capuchons de valves métalliques vissables obligatoires sur les pneus sans chambre, à l'avant et à l'arrière, pour les voitures effectuant un run en 11,99 (*7,49) ou moins, à moins qu'un capteur de contrôle de la pression des pneus d'origine ne soit utilisé.</p> <p>Tout traitement chimique ou toute altération physique (par ex. allègement) d'un pneu de quelque manière que ce soit est interdit(e) à moins que ce traitement ou cette altération ne soit effectué(e) par le manufacturier de pneus d'origine.</p>
<b>5.2</b>	<b>ROUES</b>
	<p>L'utilisation de roues de style "spinner" ou toute conception de roue incorporant des pièces mobiles lorsque la voiture est en mouvement ou à l'arrêt est interdite.</p> <p>Les couvre-moyeu doivent être retirés pour les commissaires, pas seulement desserrés. Il en va de même pour les fixations de roues desserrées, les roues fêlées, les trous de fixation de roues usés ou trop grands, les axes, les écrous d'essieux, les goupilles fendues, etc. en mauvais état. Chaque voiture en compétition doit être équipée de roues d'automobile d'un diamètre minimal de 305 mm, sauf mention contraire dans les Règlements de Classe. Les roues de motocyclette ou les roues fils légères de type automobile doivent être équipées de rayons d'acier d'un diamètre minimal de 2.54 mm, correctement croisés pour fournir le maximum de résistance. Tous les trous de rayons sur la jante et le moyeu doivent être occupés ; interdiction d'omettre des rayons pour alléger la roue. L'engagement du filetage de tous les goujons de roue dans l'écrou, ou des boulons dans les moyeux de roues, doit être supérieur ou égal au diamètre du goujon/boulon. Ce n'est pas la longueur du goujon/boulon qui détermine l'acceptation du montage (Exemple : un goujon de 12 mm doit être parfaitement engagé dans les filets de la partie hexagonale de l'écrou sur au moins 12 mm) Écrous d'acier obligatoires.</p> <p>Élargisseur de voie autorisé. L'élargisseur sera soit centré sur le moyeu, soit sur les goujons, et doit s'adapter avec le minimum de jeu pour garder la concentricité. L'élargisseur ne doit pas réduire l'engagement minimum des filetages en dessous des limites légales. L'utilisation de plusieurs élargisseurs sur une même roue est interdite. Largeur de jante maximale sur toutes les voitures : 16 pouces. Aucun disque ou couvercle de roue arrière autorisé, dans aucune catégorie. Les roues arrière des Top Fuel et des Funny Cars doivent être conformes à la Spéc. SFI 15.4. Les Pro Stock, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car et Pro Modified doivent être conformes au minimum à la Spéc, SFI 15.1.</p> <p>Toute roue de Spéc. SFI doit être utilisée telle quelle, de manière compatible avec les instructions d'installation du fabricant, sauf approbation contraire écrite du Département Technique de la FIA.</p> <p>Disques ou couvertures de roue interdits.</p> <p>Dessin 18.</p>
<b>6 – INTÉRIEUR</b>	
<b>6.1</b>	<b>HABITACLE</b>
	<p>Les deux portes doivent pouvoir être actionnées de l'intérieur et de l'extérieur sur toutes les voitures à carrosserie complète. Tous les panneaux (cloisons pare-feu, planchers, intérieurs d'ailes, portières, etc.) à l'intérieur de l'habitacle des voitures à habitacle fermé où le pilote se trouve derrière le moteur, doivent être faits de matériaux autres que le magnésium. L'habitacle de toute voiture fermée ou à carrosserie complète doit être totalement isolé du moteur. Tout orifice dans la cloison pare-feu doit être scellé avec de l'aluminium ou de l'acier. Les ouvertures autour de toute commande, conduite, câble, tuyau, etc., doivent être réduites. Le temps de sortie minimum de l'habitacle s'applique.</p> <p>Voir Règlements de Classe.</p>
<b>6.2</b>	<b>SIÈGES</b>
	<p>Le siège du pilote de toute voiture en compétition doit être fabriqué, renforcé et monté de manière à offrir un support. Le siège du pilote doit être soutenu à la base et dans le dos par le châssis ou la barre transversale. Sous réserve que cela n'enfreigne pas une Spécification SFI ou les normes FIA, les sièges doivent être boulonnés à la base par quatre boulons d'au minimum 10 mm de Classe 8,8 (Grade 5), (avec rondelles) et, à l'arrière, par un boulon fixé dans la barre transversale ; tous les boulons doivent être fixés soit au châssis, soit à la barre transversale. Les verrouillages à bille sont interdits. Les sièges d'aluminium, de fibre de verre ou poly en double épaisseur (sièges non d'origine), ou de fibre de carbone sont autorisés, mais ils doivent être convenablement renforcés, soutenus et fabriqués, avec un cadre. Les sièges à une seule couche de fibre de verre doivent avoir pour support une structure en tube d'acier d'un diamètre extérieur minimal de 13 mm. Si un siège-baquet est utilisé, le cadre du siège doit être installé en tant que partie permanente du châssis. Les sièges en aluminium non d'origine doivent avoir un repose-tête renforcé. Siège conforme à la Norme FIA 8855-1999 ou 8862-2009 recommandé. Le siège doit être en contact avec la totalité du dos du pilote ainsi qu'avec ses fesses et le haut de ses cuisses. Sièges en magnésium interdits. Voir Dessin 19.</p>
<b>6.2.1</b>	<b>GARNITURES</b>
	<p>Le siège doit être en mousse avec un matériau absorbant l'énergie et moulé aux formes du corps du pilote aux endroits où le dos, les fesses et le haut des cuisses ne touchent pas le siège. Utilisation de coussins, etc. interdite. Tous les sièges doivent présenter une garniture, ou se conformer aux Règlements de Classe ou aux exigences FIA ou SFI. Toutes les voitures à carrosserie ouverte, à moteur avant, à moteur compressé ou turbocompressé (essence ou méthanol) effectuant un run en 7,49 secondes et moins doivent être équipées d'un siège présentant une garniture ralentissant la vitesse de propagation du feu.</p>
<b>6.2.2</b>	<b>REVETEMENT INTERIEUR</b>
	<p>L'intérieur de l'habitacle doit être en aluminium, en acier ou en fibre de carbone agréée par la FIA. Magnésium interdit.</p> <p>Voir Règlements de Classe.</p>
<b>6.3</b>	<b>FILET DE VITRE</b>
	<p>Un filet de vitre conçu conformément à l'Article 253.11.2 de l'Annexe J du Code Sportif International ou de Spéc. SFI 27.1 est obligatoire. Le filet de vitre doit être monté solidement à l'intérieur de la cage de sécurité, la fixation permanente se trouvant en bas. Tous les points d'ancrage doivent être conçus de manière à essayer de protéger le pilote et à lui éviter d'entrer en contact avec la surface de la piste ou la glissière de sécurité. Brides de fixation à œillets, tresses, colliers de serrage, etc. interdits. La perforation des sangles est interdite, sauf si réalisée selon les instructions du fabricant. <b>Le système d'ouverture doit avoir une étiquette rouge et doit être à la vue des officiels de piste pour être utilisé depuis l'extérieur.</b> Toute autre modification du filet doit être réalisée par le fabricant.</p> <p>Voir Règlements de Classe pour tout écart.</p>
<b>7 – CARROSSERIE</b>	
<b>7.1</b>	<b>AILERONS, AILES</b>
	<p>Les ailerons, canards, ailes et spoilers ne faisant pas partie du matériel d'usine d'origine ne seront autorisés que sur les voitures de classe à carrosserie ouverte (c'est-à-dire : Dragster, Street Roadster et Altered) ou conformément aux Règlements de Classe. Un dispositif de verrouillage positif (c'est-à-dire, sans glissement) empêchant tout mouvement est obligatoire. Aucune partie de ces éléments ne sera à moins de 152 mm des pneus arrière.</p>

	<p>Les spoilers, ailes ou canards commandés par ressort sont interdits. Le réglage des ailerons, ailes ou spoilers pendant un run est interdit.</p> <p>NOTE : Un spoiler est monté directement sur le couvercle du coffre à bagages de la voiture, de façon que l'air ne passe qu'au sommet du dispositif. Un aileron ou une aile est monté sur des supports, entretoises ou socles, de façon que l'air passe au-dessus et au-dessous du dispositif. La taille minimale des fixations sur toutes les ailes, canards, etc., à l'avant, est de 6 mm. Goupilles de verrouillage à bille interdites. Pour toutes les voitures à carrosserie ouverte/roues découvertes où les ailerons arrière sont autorisés et montés sur la cage de sécurité, l'aileron peut soit être entièrement monté sur la cage de sécurité à l'aide de plaques et/ou supports courts - centre à centre de maximum 152 mm entre les boulons supérieur (patte de l'aileron) et inférieur (patte de la cage de sécurité) - soit avoir un blindage de la cage de sécurité. Une protection en plusieurs parties est autorisée. Cette protection doit être fabriquée au minimum en titane ASTM-B-265 de Grade 2 de 2 mm ou en acier 4130 de 2.2 mm et sa forme doit pouvoir s'adapter à la cage de sécurité. Elle doit être fixée à chacun des longerons par au moins trois boulons de Grade 8 d'un diamètre minimal de 6 mm par côté et des bossages, au sommet par un boulon de Grade 8 d'un diamètre minimal de 6 mm et un bossage et aux renforts arrière par au moins deux (2) boulons de Grade 8 d'un diamètre minimal de 6 mm par côté et des bossages. Des pattes avec boulon et écrou, lorsque l'écrou est soudé à la patte, peuvent être utilisées en remplacement des bossages. Absolument aucun élément ne peut être monté sur la protection du casque au-dessus du sommet de l'arceau d'épaule. Les têtes de boulons doivent être de type hexagonal de 13 mm.</p> <p>Les protections de casque acceptées par la FIA doivent être en une partie, ou en deux parties (chaque partie chevauchant l'autre), ou en trois parties, avec deux protections latérales et la section centrale.</p> <p>Toutes les protections doivent entourer complètement les supports arrière et l'arceau secondaire de la cage de sécurité sur les côtés et au sommet ; vue depuis l'arrière, la protection doit couvrir toute la structure visible de la cage de sécurité. A la base, la protection doit présenter un espace libre de 51 mm entre le longeron supérieur/l'arceau d'épaule ; au sommet et sur les côtés, toute la protection doit s'étendre entièrement vers l'avant au moins jusqu'à l'axe des barres latérales.</p> <p>Lorsque la protection est en deux parties, les composants doivent se chevaucher sur au moins 19 mm par côté.</p> <p>Sur une protection en trois parties, la section centrale/arrière de la protection peut s'écarter de/derrière les pièces latérales de 19 mm au maximum en tout point et doit chevaucher chaque côté d'au moins 38 mm. Les protections latérales doivent s'étendre vers l'axe des arceaux arrière.</p>
<b>7.1.1</b>	<b>AILES ET SUPPORTS</b>
	Voir Règlements de Classe.
<b>7.1.2</b>	<b>CARROSSERIE</b>
	Voir Règlements de Classe.
<b>7.1.3</b>	<b>ISSUE DE SECOURS</b>
	Une issue de secours fonctionnelle, de type non transparent, doit être ménagée dans le toit de la carrosserie pour permettre au pilote de sortir facilement. Taille minimale, 457x432 mm. Cette issue de secours doit être fixée en permanence ; elle doit être munie d'une charnière à l'avant et d'un mécanisme d'ouverture pouvant être actionné de l'intérieur comme de l'extérieur de la voiture. Toute nouvelle conception de carrosserie de Funny Car doit comprendre, dans une zone située dans la partie arrière de l'issue de secours, une poignée pour le déverrouillage d'urgence.
<b>7.1.4</b>	<b>PARE-CHOCS</b>
	Voir Règlements de Classe.
<b>7.1.5</b>	<b>ÉQUIPEMENT DE ROUTE</b>
	Voir Règlements de Classe.
<b>7.1.6</b>	<b>PASSAGES DE ROUE</b>
	Voir Règlements de Classe.
<b>7.2</b>	<b>NUMÉROS DE COMPÉTITION</b>
	Toute voiture participant à des épreuves de la FIA doit afficher le numéro de compétition du pilote. Ce numéro doit avoir au moins 101 mm de haut et 38 mm de large. Les lettres indiquant la classe doivent avoir au moins 76 mm de haut et 25 mm de large. Le numéro de compétition et l'indication de la classe du pilote doivent être affichés de manière lisible, être d'une couleur contrastant avec celle de la voiture, ou d'une couleur claire sur les vitres, être mis en valeur, et être clairement visibles pour le personnel de la Tour. Classe et numéros doivent être sous forme de décalcomanies permanentes ou de peinture. L'utilisation de cirage pour chaussures est interdite sous quelque forme que ce soit. Dessin 20.
<b>7.3</b>	<b>AILES</b>
	Sur toutes les voitures de toutes les catégories, les ailes modifiées doivent avoir des bords ré-enroulés ou à bourrelet sur les ailes modifiées. L'évasement ou l'écartement des lignes des ailes est interdit. Il est interdit de relever ou d'étaler les lignes d'ailes externes. Sur les voitures à ailes avant complètes, celles-ci ne peuvent être abaissées, sauf prescription contraire des Règlements de Classe.
<b>7.4</b>	<b>CLOISONS PARE-FEU</b>
	Chaque voiture en compétition doit être équipée d'une cloison pare-feu en aluminium de 0.8 mm ou en acier de 0.6 mm au minimum, s'étendant d'un côté de la carrosserie à l'autre et du sommet du joint d'étanchéité supérieur du compartiment moteur (capot) au bas du plancher et/ou du bac de plancher. La cloison pare-feu doit isoler l'habitacle du moteur ou du réservoir de carburant. Dans certains cas, la fibre de verre ou de carbone ou d'autres matériaux composites peuvent être utilisés (agrément de la FIA requis). Tout orifice dans la cloison pare-feu doit être scellé avec de l'aluminium ou de l'acier. Voir les Règlements de Classe ou consulter le Département Technique de la FIA. Utilisation de magnésium interdite.
<b>7.5</b>	<b>PLANCHERS</b>
	Toutes les voitures sans plancher doivent être équipées d'un bac de plancher en acier ou en aluminium s'étendant sur toute la longueur et la largeur de l'habitacle à l'arrière du siège du pilote. Les voitures équipées d'un plancher ou d'un bac de plancher en fibre de verre ou tout autre matériau cassant doivent avoir des sous-planchers en métal. Sur toutes les voitures équipées d'un plancher en fibre de verre d'origine, une barre transversale d'au minimum 51x51x2 mm (2"x2"x0.083") doit être installée entre les longerons pour que le siège du pilote, la ceinture de sécurité, le harnais d'épaule et la sangle d'entrejambe soient installés correctement. Les bacs de plancher et les sous-planchers enfermant le moteur ou l'habitacle doivent comporter des trous d'écoulement appropriés de sorte que les liquides et les matériaux étrangers ne puissent pas s'accumuler et constituer un danger d'incendie. Au minimum, aluminium de 0.8 mm ou acier de 0.6 mm. Dans certains cas, un panneau de matériau composite accepté par la FIA peut être substitué à celui en acier ou aluminium. Contacter le Département Technique de la FIA pour avoir la liste des panneaux en composite acceptés. Utilisation de magnésium interdite.

7.6	<b>CARÉNAGE DE CAPOT</b>
	Sur les voitures entièrement carrossées, le carénage de capot, lorsqu'il est autorisé, ne peut s'élever à plus de 279 mm au-dessus de la surface de capot d'origine mesurée verticalement entre le sommet de l'ouverture et la surface de capot. Sur les voitures à carrosserie ouverte et moteur avant, le carénage ne peut s'étendre à plus de 279 mm au-dessus du sommet du carburateur.-Capteurs, transmetteurs, mises à l'air libre, flexibles, câbles, etc. interdits à l'intérieur du carénage de capot. Voir les Règlements de Classe concernant les restrictions supplémentaires.
7.7	<b>PARE-BRISE</b>
	Sur les voitures à carrosserie ouverte, ou toute autre voiture d'une classe sans pare-brise, un déflecteur de métal ou de tout autre matériau ignifugé doit être installé. Sur les voitures des classes Street Roadster et Altered, la taille minimale est de 127x305 mm. Ce déflecteur devrait détourner le vent, les liquides et les matériaux étrangers au-dessus de la tête du pilote, être solidement fixé, et installé de manière à n'obstruer aucunement la vision frontale du pilote. Bande adhésive, de quelque sorte que ce soit, interdite sur tout pare-brise. L'utilisation de toute protection temporaire ou permanente, peinture y comprise, qui obstrue le champ de vision du pilote (à savoir œillères, aides pour la présentation) attachée au casque ou au pare-brise est interdite.
7.8	<b>PARE-BRISE, VITRES</b>
	Sur toutes les voitures, les pare-brise et/ou vitres, lorsqu'ils sont exigés par les Règlements de Classe, doivent être en verre de sécurité, en Plexiglas, Lexan (polycarbonate) ou en tout autre matériau incassable, d'une épaisseur minimale de 3 mm. En Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car et Pro Modified, Tous les pare-brise et vitres latérales doivent être clairs, non teintés ou colorés, à l'exception du verre de sécurité teinté en usine. Les décalcomanies des numéros de compétition sont autorisées sur tout pare-brise, vitre ou lunette de custode, sauf mention contraire dans les Règlements de Classe. Bande adhésive, de quelque sorte que ce soit, interdite sur tout pare-brise ou vitre. L'utilisation de toute protection temporaire ou permanente, peinture y comprise, qui obstrue le champ de vision du pilote (à savoir œillères, aides pour la présentation) attachée au casque, à la vitre, au pare-brise est interdite. Les protections ne dépassant pas 102x204 mm sont autorisées à ce moment à condition que (a) elles soient attachées en permanence à la voiture, des outils étant requis pour les enlever et que (b) la protection soit jugée sans danger par le pilote et pour autant que le pilote puisse démontrer aux commissaires techniques que la modification a pour objectif de réduire les distractions dans le champ de vision du pilote. En utilisant une telle protection, le pilote reconnaît et convient qu'il juge cette modification sans danger et compatible avec les obligations des pilotes indiquées ci-dessus, et que la protection ne compromet pas ni n'interfère avec la bonne conduite de la voiture. Les fixations par bandes adhésives, sangles, pinces, Velcro, colle, etc. sont interdites. Une protection montée sur la voiture peut pivoter pour autant qu'elle reste en permanence attachée.
<b>8 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE</b>	
8.0	<b>COMPOSANTS ÉLECTRIQUES</b>
	Voir Règlements de Classe.
8.1	<b>BATTERIES</b>
	Toute batterie doit être solidement montée à l'intérieur des longerons ou de la carrosserie. Les bornes positives de la batterie doivent être protégées sur le plan électrique à l'aide d'un couvercle isolant, à moins d'être enfermées dans un boîtier de batterie agréé par la FIA. <u>Standard – Batterie(s) liquide(s) :</u> La batterie peut être déplacée de son emplacement d'origine vers le coffre, mais elle doit être séparée de l'habitacle par une cloison en acier de 0,6 mm, en aluminium de 0,8 mm ou en fibre de carbone (y compris la plage arrière). Un boîtier à batterie étanche agréé par la FIA ou un boîtier à batterie en acier de 0,6 mm ou en aluminium de 0,8 mm peut être utilisé à la place d'une cloison. Le boîtier à batterie ne peut pas servir à fixer la batterie et il doit comporter une ventilation vers l'extérieur de la voiture. <u>Batterie(s) sèches :</u> Il n'est pas nécessaire que la batterie soit munie d'une cloison ou d'un boîtier à batterie et elle peut être installée dans l'habitacle. <u>Fixation de la batterie :</u> Fixation d'origine de batterie d'origine à l'emplacement d'origine autorisée. Toutes les autres batteries d'un poids >4 kg doivent être solidement fixées à l'aide d'au minimum une (1) bride métallique de 15x2 mm et de boulons de 10 mm pour la fixation au châssis / à la carrosserie. (Voir Code Sportif International, Annexe J Art.255 5.8.3, Dessin 255-10,255-11) Un maximum de deux (2) batteries d'automobile, ou un poids combiné maximal de 68 kg (sauf mention contraire dans les Règlements de Classe) est autorisé.
8.2	<b>BOÎTES / DISPOSITIFS DE RETARD</b>
	Interdits en TF, FC, PS, PM, TMD, et TMFC ; autorisés dans toutes les autres catégories (Les règles E.T. peuvent varier selon la division ; prendre contact avec l'ASN). Une boîte de retard ou un dispositif de retardement est défini comme tout dispositif (électronique, pneumatique, hydraulique, mécanique, etc.) construit dans le but exprès de ménager un délai entre : d'une part, le desserrage du bouton du frein de transmission, ou du frein à pied ou à main, ou de la pédale/du levier d'embrayage ; et d'autre part, la réponse subséquente de la voiture. Pour les catégories qui autorisent un dispositif de retard : un dispositif de retard ne peut afficher que le délai sélectionné, affichage analogique ou digital autorisé. Voir Règlements de Classe pour le nombre de boîtes/dispositifs autorisés. Le dispositif de retard ne peut servir qu'à faire respecter le délai préalablement programmé entre le desserrage du frein de transmission, etc. et la réponse subséquente de la voiture. Le dispositif de retard ne peut être connecté qu'à des systèmes, c'est-à-dire le frein et/ou le blocage de transmission et/ou l'embrayage, selon la voiture, les temporiseurs de changement de vitesses et l'arrêt de commande des gaz. Il est interdit de connecter un dispositif de retard aux enregistreurs de données ou à tout autre matériel. Le câblage de la boîte/du dispositif de retard doit être clairement visible, étiqueté et repérable par le Commissaire Technique. Seuls les boîtes/dispositifs de retard correspondant à cette description seront autorisés. Tout système ne correspondant pas à la description ci-dessus est interdit, et doit être corrigé avant que la voiture ne soit présentée aux vérifications techniques avant l'épreuve. Par ailleurs, la découverte d'un dispositif interdit à tout moment suivant les vérifications techniques avant l'épreuve se traduira par des mesures disciplinaires définies par les Commissaires Sportifs.-Des sanctions supplémentaires pourront être imposées conformément au Code Sportif International de la FIA. (Voir 9.1, ORDINATEURS, 9.2, ENREGISTREURS DE DONNÉES). Avant son utilisation, toute boîte / tout dispositif de retard fabriqué après le 1/1/2003 doit être agréé par la FIA. Tous les dispositifs de retard, autres que ceux spécifiés ci-dessus, doivent être agréés par la FIA avant leur utilisation. Tout le câblage associé au dispositif de retard, à l'arrêt de commande des gaz, au système d'allumage, au changement de vitesses automatique et à l'injection électronique de carburant doit être bien visible, étiqueté et repérable. Les dispositifs de retard et les composants doivent être utilisés de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire. Toute forme d'indication visuelle, audible, etc. transmise au pilote pour lui fournir des données sur la piste est interdite. Dans les catégories qui interdisent les dispositifs de retard, aucun autre câblage ne pourra être connecté directement ou indirectement entre toute autre partie du système d'allumage ou autres dispositifs (tels que les enregistreurs de données, tachymètres, pièces de suspension,

	système d'injection de carburant, etc.) et la boîte/le dispositif de retard. Les changements de vitesses automatiques basés sur la vitesse de rotation du moteur qui sont intégrés dans des boîtes/dispositifs de retard ne devront pas être utilisés. De même pour le tachymètre intégré dans des boîtes/dispositifs de retard.
<b>8.3</b>	<b>ALLUMAGE</b>
	Chaque voiture en compétition doit avoir un interrupteur de mise en marche à engagement positif (c'est-à-dire, sans glissement), capable de couper tout le système d'allumage, en bon état de fonctionnement, et situé à la portée du pilote. Interrupteur de "contact momentané" interdit. Les interrupteurs de magnéto de type "kill button" (boutons à pression maintenue jusqu'à arrêt complet du moteur) sont interdits. Tous les faisceaux de câbles et fixations des systèmes et/ou composants d'allumage doivent être basés sur ceux fournis par le fabricant du système d'allumage. Le faisceau de câbles doit être utilisé de manière compatible avec les livrets d'installation et d'instructions du fabricant sauf indication contraire de ce dernier. Tout le câblage associé au système d'allumage doit être bien visible, étiqueté et repérable. L'utilisation de tout limiteur de tours multi-points programmable et/ou de tout limiteur du taux d'accélération, soit par limiteur séparé (ex. MSD 7561, MSD 7761), soit parce qu'il est intégré au système d'allumage (ex. MSD 7531), est interdite.
<b>8.4</b>	<b>COUPE-CIRCUIT GÉNÉRAL</b>
	Obligatoire lorsque la place de la batterie est changée, ou comme indiqué dans les Règlements de Classe. Un interrupteur de courant électrique (un seul) doit être installé sur la partie la plus en arrière de toute voiture, et être d'accès facile depuis l'extérieur de la carrosserie. Cet interrupteur doit être connecté au côté positif du système électrique et il doit couper toutes les fonctions électriques, y compris l'allumage à magnéto. La commande extérieure de cet interrupteur sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 120 mm de base (voir Dessin n° 25). Les positions doivent être clairement indiquées par le mot "OFF" pour la coupure. Si l'interrupteur est du type à pression et à tirage, la pression doit correspondre à la coupure et le tirage au contact. Tous les câbles ou biellettes utilisés pour actionner mécaniquement l'interrupteur doivent avoir un diamètre minimal de 3 mm. Les interrupteurs en plastique ou à clé sont interdits. Les interrupteurs et/ou les contrôles doivent être situés derrière les roues arrière sur les dragsters à moteur arrière.
<b>8.5</b>	<b>DÉMARREURS</b>
	Toutes les voitures doivent pouvoir être mises en route sans intervention extérieure (ou être mises en route par un membre de l'équipage au moyen d'un dispositif de démarrage à distance/amovible conformément aux Règlements de Classe). Départs lancés et/ou poussés interdits.
<b>8.6</b>	<b>FEUX ARRIÈRE</b>
	Toutes les voitures en catégories Sportsman doivent avoir au minimum un feu arrière en bon état de fonctionnement pour les opérations de nuit. Les feux stroboscopiques, intermittents, de grande intensité ou d'autres types pouvant distraire les autres pilotes, sont interdits dans toutes les catégories. Tout autre dispositif d'émission / réception lumineuse (laser, infrarouge, capteur lumineux, etc.) est interdit. Voir aussi les Règlements de Classe.
<b>8.7</b>	<b>INTERRUPTEURS ET BOUTONS</b>
	Tous les interrupteurs et/ou boutons doivent être de type standard, à connexion mécanique. Toute autre connexion non-mécanique d'interrupteur et/ou boutons telle que par infrarouge, laser, scanning rétinien, empreintes digitales, source lumineuse, est interdite dans toutes les catégories FIA.
<b>8.8</b>	<b>INDICATEUR DE CHANGEMENT DE VITESSE</b>
	L'indicateur de changement de vitesse ne peut être déclenché que par des données provenant du tachymètre ou du dispositif d'allumage.
<b>8.8.1</b>	<b>INSTRUMENTS / JAUGES</b>
	Voir Règlements de Classe.
<b>9 – GROUPE DE SOUTIEN</b>	
<b>9.1</b>	<b>ORDINATEUR</b>
	A l'exception des ordinateurs installés sur les voitures de série par les nouveaux constructeurs de voitures pour que celles-ci puissent être manœuvrées convenablement, aucune voiture ne pourra être équipée d'ordinateurs qui puissent en quelque façon affecter sa manœuvre. Injection de carburant électronique d'origine ou de type d'origine autorisée, si conforme aux Règlements de Classe. L'injection de carburant électronique doit être un système "fermé de type d'origine" ou accepté par la FIA, c'est-à-dire qu'il ne peut contrôler que les fonctions du moteur. Contrôle des critères de performance de la voiture, de la vitesse des roues, de la vitesse de l'arbre de transmission, de l'accélération de la voiture, etc. par un système d'injection de carburant interdit. Toute forme de gestion du couple (par ex. contrôle du lancement, anti-patinage, correction de l'allumage en altitude, etc.) est interdite. Tous les câbles, capteurs, etc. associés doivent pouvoir être identifiés par le commissaire technique. Un ordinateur est défini comme tout dispositif (électrique, mécanique, pneumatique, hydraulique, etc.) qui actionne toute fonction (ou affecte de quelque façon que ce soit la manœuvre) de la voiture à partir des mesures, de la détection ou du traitement, etc. de toute donnée relative à la performance de la voiture. L'affichage, ou la transmission au pilote ou vers tout endroit éloigné (téléométrie), de toute donnée rassemblée ou traitée est interdit (voir 9.2, ENREGISTREURS DE DONNÉES). En Pro Modified, l'utilisation des ECU ci-dessous, y compris logiciels et Firmwares requis, est autorisée conjointement avec l'enregistreur de données intégré.

	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="347 129 576 185">Manufacturer</th> <th data-bbox="576 129 767 185">Part #</th> <th data-bbox="767 129 1334 185">Required Soft and Firmware</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="347 185 576 241">Big Stuff</td> <td data-bbox="576 185 767 241">Gen 4</td> <td data-bbox="767 185 1334 241">Big Stuff Gen 4 00.0.2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 241 576 297">EFI Technology</td> <td data-bbox="576 241 767 297">R8 &amp; R16 ECU</td> <td data-bbox="767 241 1334 297">Software NHRA R8 V9.0, Firmware 55</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 297 576 376">FuelTech</td> <td data-bbox="576 297 767 376">FT450 FT550 FT600 NHRA</td> <td data-bbox="767 297 1334 376">Software NHRA 4.30 and 4.73</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 376 576 432">Holley</td> <td data-bbox="576 376 767 432">Dominator EFI</td> <td data-bbox="767 376 1334 432">Build 401</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 432 576 488">MoTeC</td> <td data-bbox="576 432 767 488">M1 Pro Mod</td> <td data-bbox="767 432 1334 488">Nitrous Pro Mod V. 01.00.0003</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 488 576 544">MoTeC</td> <td data-bbox="576 488 767 544">M1 Pro Mod</td> <td data-bbox="767 488 1334 544">Boosted Pro Mod V. 01.00.0016</td> </tr> </tbody> </table>	Manufacturer	Part #	Required Soft and Firmware	Big Stuff	Gen 4	Big Stuff Gen 4 00.0.2	EFI Technology	R8 & R16 ECU	Software NHRA R8 V9.0, Firmware 55	FuelTech	FT450 FT550 FT600 NHRA	Software NHRA 4.30 and 4.73	Holley	Dominator EFI	Build 401	MoTeC	M1 Pro Mod	Nitrous Pro Mod V. 01.00.0003	MoTeC	M1 Pro Mod	Boosted Pro Mod V. 01.00.0016
Manufacturer	Part #	Required Soft and Firmware																				
Big Stuff	Gen 4	Big Stuff Gen 4 00.0.2																				
EFI Technology	R8 & R16 ECU	Software NHRA R8 V9.0, Firmware 55																				
FuelTech	FT450 FT550 FT600 NHRA	Software NHRA 4.30 and 4.73																				
Holley	Dominator EFI	Build 401																				
MoTeC	M1 Pro Mod	Nitrous Pro Mod V. 01.00.0003																				
MoTeC	M1 Pro Mod	Boosted Pro Mod V. 01.00.0016																				
	<p>Lors des compétitions de la FIA, un ordinateur portable (par ex. ordinateur portatif, PDA, Palm Pilot, programmeur, etc.) devra être solidement attaché lorsque placé dans un habitacle en tout point situé au-delà de la ready line de la zone de présentation. Toutes les fonctions ou valeurs doivent être configurées avant ce point.</p> <p>Arbres de transmission temporisés, ou actionnés par la vitesse de rotation du moteur, ou autres, sont autorisés si conformes aux Règlements de Classe, mais toutes les fonctions automatisées doivent être programmées avant le run. Le chronomètre ne pourra afficher que les données programmées ; affichage analogique ou digital autorisé. Les dispositifs peuvent être enlevés à tout moment à la discrétion des commissaires techniques de la FIA ou de l'ASN.</p> <p>Capteurs de garde au sol autorisés en Top Fuel, Funny Car, Pro Stock et Pro Modified ; peuvent uniquement être reliés à l'enregistreur de données ; interdits dans toutes les autres catégories.</p>																					
<b>9.1.1</b>	<b>SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUES</b>																					
	<p>Arbres de transmission temporisés, ou actionnés par la vitesse de rotation du moteur, ou autres, sont autorisés si conformes aux Règlements de Classe, mais toutes les fonctions automatisées doivent être programmées avant le run. Le chronomètre ne pourra afficher que les données programmées ; affichage analogique ou digital autorisé. Les dispositifs peuvent être enlevés à tout moment à la discrétion des commissaires techniques de la FIA ou de l'ASN.</p>																					
<b>9.1.2</b>	<b>DISPOSITIF D'ARRÊT</b>																					
	<p>Toutes les voitures des catégories Pro Mod, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car et Top Fuel doivent utiliser un dispositif d'arrêt en parfait état de marche conformément à leurs Règlements de Classe.</p>																					
<b>9.1.3</b>	<b>SYSTÈME D'ARRÊT DE PRESSION DU CARTER</b>																					
	<p>Voir Règlements de Classe.</p>																					
<b>9.2</b>	<b>ENREGISTREURS DE DONNÉES</b>																					
	<p>Un enregistreur de données peut être utilisé pour enregistrer les fonctions d'une voiture, à condition de n'actionner aucune fonction de celle-ci et de ne pas pouvoir être actionné lui-même par les mécanismes de commande des gaz, d'embrayage, de freins, etc., ni par l'Arbre de Noël, un émetteur radio, le capteur de la vitesse des roues, l'inertie, un dispositif laser ou la transmission de la position sur la piste. Excepté les fonctions d'enregistrement des données intégrées aux systèmes d'allumage déclenchant automatiquement l'acquisition des données, tous les enregistreurs de données doivent être activés par un interrupteur indépendant qui requiert une action distincte (par rapport à tous les autres dispositifs) de la part du pilote ou d'un membre de l'équipage. Cet interrupteur ne peut être ni connecté ni incorporé à tout autre dispositif ou composant. Les dispositifs de détection de "cinquième roue" sont interdits sur toutes les voitures (y compris roues équipées de barres "wheelie"). Toutes les conduites détectant le débit, la pression, etc., du carburant ou de l'huile doivent être métalliques ou à tresse métallique. L'affichage ou la transmission au pilote, ou vers tout endroit éloigné, de données réunies ou traitées par un enregistreur de données, sont interdits. Les données ne peuvent être examinées (imprimées, visionnées, etc.) qu'après le run.</p> <p>Est interdit tout dispositif (mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique, optique, etc.) autre que celui de type d'origine autorisée, qui aide à déterminer la position sur la piste de la voiture du concurrent ou des autres concurrents. Ne sont admis que les rétroviseurs de type/style d'origine autorisée, montés de façon conventionnelle.</p> <p>La découverte d'un dispositif affichant, indiquant ou transmettant des données sur la piste, l'emplacement sur la piste ou les E.T. se traduira par des mesures disciplinaires définies par les Commissaires Sportifs. Des sanctions supplémentaires pourront être imposées, conformément au Code Sportif International de la FIA.</p>																					
<b>9.3</b>	<b>SYSTÈME D'EXTINCTION</b>																					
	<p>Les systèmes embarqués sont obligatoires selon certains Règlements de Classe. Doivent être installés conformément aux spécifications du constructeur, toutes les jauges étant clairement visibles ; des hublots d'inspection peuvent être requis dans certains cas. Dans d'autres catégories, il est conseillé que chaque concurrent et/ou son équipage ait un extincteur chargé, en état de marche, et une couverture ignifugée, dans la voiture de poussée ou de remorquage, la voiture de course ou en tout autre endroit, pour utilisation immédiate. Des extincteurs à poudre ou à CO<sub>2</sub>, d'une charge minimale de 1,13 kg, sont recommandés. Si un extincteur à main est transporté à bord de la voiture, il doit être monté de façon sûre ; les colliers à ouverture rapide sont interdits.</p> <p>Lorsqu'il est requis pour les Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster, Pro Modified et Top Methanol Funny Car, le système d'extinction d'incendie doit être conforme à la Spéc. SFI 17.1., à la Norme FIA "Norme FIA des Systèmes d'Extinction plombés embarqués dans les Voitures de Course" (Liste Technique N° 16) ou à la Norme FIA 8865-2015 (Liste Technique N° 52). Le système doit être installé et utilisé conformément aux exigences de montage du fabricant. Toutes les voitures à carrosserie ouverte, à moteur avant, à moteur compressé ou turbocompressé (essence ou méthanol) effectuant un run en 7,49 secondes (*4,49) ou moins, doivent être équipées d'un système d'extinction d'incendie de Spéc. SFI 17.1, conforme à la Norme FIA "Norme FIA des Systèmes d'Extinction plombés embarqués dans les Voitures de Course", (Liste Technique N° 16) ou à la Norme FIA 8865-2015 (Liste Technique N° 52), de 8,5 kg.</p> <p>Pour toutes les autres voitures, les systèmes d'extinction à bord doivent être contrôlés à la main (sauf si indications différentes du constructeur), et montés conformément aux spécifications du constructeur, l'ajutage principal étant dirigé de manière à protéger le pilote. D'autres agents, agréés par la FIA comme Agents d'Extinction Totale (pour utilisation en Zones Occupées), peuvent être utilisés (voir Annexe J du Code Sportif International de la FIA, Art. 253, 7.3.2, ainsi que la Liste Technique n° 6). L'utilisation de certains de ces composés peut être localement contraire à la loi, auquel cas elle est localement interdite. Les bonbonnes et les conduites doivent être montées au-dessus de la</p>																					

	<p>partie inférieure des longerons adjacents. Lorsque les câbles de commande des bonbonnes d'extinction passent dans le voisinage du moteur/de la cloche d'embrayage, ils doivent être montés à l'intérieur du longeron. Les bonbonnes doivent avoir reçu l'agrément DOT et CE et être montées en permanence (pas de colliers de fixation ou d'accrochages par bandes, surliures, etc.). <b>S'il y a plus d'une bonbonne, chacune doit avoir ses propres tubes et ajutages de distribution.</b> L'utilisation de bonbonnes, d'ajutages ou de tubes autres que ceux recommandés par le constructeur est interdite. L'emplacement des ajutages est extrêmement important ; deux ajutages seront placés à l'avant du moteur, un de chaque côté, et un troisième dans l'habitacle près de la colonne de direction, minimum. Lorsque ce système est actionné, le contenu de la/des bonbonne(s) doit se décharger totalement ; les systèmes à décharge partielle sont interdits. Les bonbonnes doivent être montées de manière à être protégées d'éléments projetés en cas d'explosion ou de défaillance de toute pièce mécanique de la voiture. Les bonbonnes doivent également être montées entièrement au-dessus des longerons inférieurs de la voiture. Lorsqu'il est installé dans / sur une voiture de course, il doit être monté de façon sûre ; l'utilisation de colliers à ouverture rapide, de colliers de fixation ou d'accrochages par bandes, surliures, mousquetons rapides, etc. est interdite. Elles devraient être protégées d'une température excessive, et montées sur la voiture d'une manière rigide. Les câbles éloignés doivent être métalliques (câbles en plastique ou enrobés de plastique interdits), et installés de manière à être protégés en cas de renversement ou de collision. Suivre les recommandations du fabricant relatives à l'installation, au rayon de courbure notamment, et pour éviter que les câbles ne s'emmêlent ou ne s'entortillent.</p> <p>Tous les systèmes d'extinction doivent utiliser des conduites métalliques, des ajutages de distribution en acier ou en aluminium, et ils doivent être équipés d'une jauge de pression. Toutes les bonbonnes doivent être identifiées par un chiffre de poids brut en charge. C'est au concurrent qu'il incombe de peser la bonbonne avant chaque épreuve. Tout dispositif de déclenchement externe doit comporter un marquage conformément au Dessin 24.</p> <p>Les goupilles de sûreté doivent être signalées et retirées avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée.</p>
9.4	<b>GÉNÉRATEURS</b>
	Tous les générateurs, compresseurs à air, etc. alimentés par un moteur à combustion interne doivent avoir l'échappement dirigé vers le haut et au-dessus du sommet de la remorque, du camion, tente/auvent, etc. et ne pas gêner les installations des autres personnes.
9.5	<b>CRICS ET CHANDELLES</b>
	Aucun travail ne peut être effectué sous une voiture dans la zone des stands lorsque la voiture est soutenue par un seul cric. Des dispositifs de sécurité annexes tels que des chandelles sont obligatoires pour fournir une protection supplémentaire en cas de défaillance du cric. La non-observation de cette règle constituera un motif d'exclusion immédiate. Les chandelles TF, FC, PS, TMD et TMFC doivent utiliser des berceaux/chandelles qui se fixent au cadre (chandelles conventionnelles interdites) pendant tout travail et/ou toute utilisation du moteur dans le stand, la voiture étant en position soulevée. Les chandelles doivent être construites pour fournir une garde au sol minimale de 178 mm, mesurée du sol à la limite du diamètre extérieur des pneus arrière.
9.6	<b>DISPOSITIFS DE LEVAGE</b>
	Toute forme de dispositif mécanique, hydraulique ou autre pour soulever les roues motrices d'une voiture au-dessus de la surface de la ligne de départ est interdite.
9.7	<b>REMORQUES TROP GRANDES</b>
	Les concurrents utilisant une porte arrière s'ouvrant par levée ne doivent autoriser l'ouverture de la porte que lors du chargement/déchargement actifs. De plus, les concurrents doivent prendre des mesures pour empêcher que quiconque ne passe sous une partie de la porte arrière s'ouvrant par levée durant les procédures de chargement/déchargement. D'autre part, toutes les rampes à rallonge doivent être rangées après utilisation. La largeur maximale de la combinaison remorque/auvent ne devra pas dépasser 6,70 m.
9.8	<b>BONBONNES PRESSURISÉES</b>
	Toutes les bonbonnes pressurisées (c'est-à-dire : air, CO <sub>2</sub> , etc.) utilisées pour les changements de vitesse à commande pneumatique, les embrayages, etc. doivent porter au minimum l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bars) et être montées solidement (colliers de fixation et/ou accrochages par bandes, surliures, etc. interdits) au-dessus du longeron inférieur. Toute bonbonne pressurisée utilisée pour des opérations pneumatiques doit être remplie d'air comprimé, d'azote ou de CO <sub>2</sub> . Tous les autres composants sont interdits.
9.9	<b>BARRES DE POUSSÉE</b>
	Elles doivent être conçues pour empêcher que la voiture de poussée ("push car") ne chevauche la roue arrière des voitures de course à roue découverte. Départs poussés ou remorqués interdits.
9.10	<b>DISPOSITIFS DE TÉLÉMÉTRIE</b>
	Est autorisée la transmission par télémétrie de certains paramètres de catégorie professionnelle uniquement destinés à la couverture télévisée de l'épreuve, conformes aux critères de la FIA qui s'appliquent. La demande de transmission par télémétrie doit être faite par écrit à la FIA. Enfin, l'autorisation écrite du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve concernée est obligatoire.
9.11	<b>ANTI-PATINAGE</b>
	Tout type de système anti-patinage, électronique ou mécanique est interdit (sauf d'origine de série non modifié). Un système anti-patinage désigne toute unité ou tout système utilisant des données en temps réel pour contrôler les fonctions de la voiture, telles que le glissement du pneu, qui ne sont pas contrôlées par le pilote. Ces systèmes sont constitués, entre autres, de décomptes de temps basés sur une accélération de roue, de l'arbre de transmission, ou du moteur, la commande de freinage, la commande des gaz, les mesures des vibrations de roues, les contrôleurs d'accélération verticale, le contrôle des ratés d'allumage, le limiteur d'allumage, les relais, et/ou circuits intégrés actionnés par la vitesse de rotation du moteur. Voir 9.10 Dispositifs de télémétrie, 8.2 Boîtes / dispositifs de retard, 8.3 Allumage, 9.1 Ordinateur.
9.12	<b>VOITURES DE POUSSÉE OU DE REMORQUAGE</b>
	Toute voiture utilisée pour la poussée ou le remorquage doit porter le Numéro de Compétition du pilote.

9.13	<b>SYSTÈME DE RADIOTÉLÉPHONIE</b>
	L'utilisation de la radiotéléphonie à des fins de communication verbale entre le pilote et l'équipage est acceptable dans toutes les catégories, sauf en Junior Dragster et Junior Funny Car. La télémétrie ne pourra en aucun cas être utilisée pour rassembler des données ou remplir des fonctions de contrôle. Lorsque la radio est montée dans le compartiment du pilote, elle doit être bien attachée au support au moyen d'une sangle ou autre dispositif lorsque la voiture est en mouvement.
9.14	<b>WARM-UPS</b>
	Le pilote doit obligatoirement être assis au volant de la voiture à tout moment lorsque le moteur tourne, à moins que le coupleur ou la transmission ne soient retirés de la voiture. La pratique d'essais de freins de transmission, de calages de convertisseurs, d'essais de transmission, et/ou d'échauffement de transmission est interdite dans toutes les catégories, dans toutes les zones de l'épreuve excepté les zones d'approche de la ligne de départ après la présentation, ou à moins que la voiture ne soit sur des chandelles. Toute non-conformité constituera un motif d'exclusion. <b>TOP FUEL ET FUNNY CAR :</b> Lorsqu'une voiture de cette catégorie démarre dans la Voie des Stands, elle doit occuper exactement l'espace prévu. <b>AUCUNE PARTIE DU PNEU ARRIÈRE NE PEUT DÉPASSER L'ARRIÈRE DE LA REMORQUE L'ESPACE DE STAND ALLOUÉ.</b> Les équipes ne peuvent pas faire sortir une voiture du stand en marche arrière pour mettre en route le moteur. Si une voiture occupe dans les stands un espace en bout de rangée, ou si elle n'est pas complètement protégée par la remorque voisine, il est obligatoire que, lorsque son moteur tourne, une voiture de poussée ou de remorquage soit garée à son côté. La voiture de course doit avoir une butée de pédale qui limite l'ouverture du papillon des gaz jusqu'au 3/4 maximum de son ouverture totale. Dispositifs pneumatiques pour la commande des gaz interdits.
9.15	<b>CAMERAS</b>
	Une caméra autorisée, sauf si le Directeur d'Épreuve autorise des caméras supplémentaires. Ne doit pas être intentionnellement dirigée vers le concurrent dans l'autre voie. Les vidéos ne peuvent être transmises par quelque moyen ou manière que ce soit. Les vidéos des accidents ne peuvent en aucun cas être transmises. Aucun moniteur vidéo n'est autorisé dans ou sur la voiture. La vidéo ne peut en aucun cas être utilisée pour déterminer la position en piste en temps réel. Les caméras doivent être solidement attachées à la voiture à l'aide de fixations appropriées. Elles ne peuvent être attachées à l'aide de ventouses, de liens métalliques, de colliers de fixation, etc. Pour toute caméra montée à l'extérieur de toute voiture, tous les supports de montage, attaches associées, moyens de fixation, etc. de la caméra sur la voiture doivent être en métal ; composants en plastique ou non-métalliques interdits. Pour toutes les voitures, fixation au pilote, au casque du pilote ou au volant de direction/guidon interdite. Les images de toute caméra autorisées au titre de cette section ne peuvent être utilisées qu'à des fins de compétition/d'analyse.
<b>10 – PILOTE</b>	
SE REPORTER ÉGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L	
10.1	<b>VÊTEMENTS</b>
	Chaque membre d'un équipage en compétition doit être entièrement vêtu lorsqu'il est présent dans les zones de présentation, de départ et de compétition de la piste de course. Les chaussures sont obligatoires. Short, débardeur, jambes ou torse nus sont interdits pour un pilote, quelle que soit la classe dans laquelle il conduit. Se référer aux Règlements de Classe.
10.2	<b>APPARENCE</b>
	L'apparence des voitures participant aux épreuves de compétition de dragsters doit être correcte à tout moment ; celles qui seront considérées comme insuffisamment préparées pourront être rejetées par le commissaire technique. L'apparence du personnel (équipe, équipage, etc.) s'occupant des voitures des concurrents est également importante, et est soumise aux mêmes considérations.
10.3	<b>SYSTÈME DE RETENUE DES BRAS</b>
	Lorsque ce système est imposé par les Règlements de Classe, il doit être porté et réglé de manière que les mains et/ou les bras du pilote ne puissent s'étendre à l'extérieur de la cage de sécurité et/ou des longerons. Le système de retenue des bras sera combiné avec le système de retenue du pilote de manière à pouvoir être actionné en même temps. Se reporter aux instructions du constructeur.
10.4	<b>LICENCES</b>
	Veillez vous reporter à l'Article 9 de l'Annexe L du CSI de la FIA.
10.5	<b>SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE</b>
	Un harnais à ouverture rapide à 5 points minimum conforme à la Spéc. SFI 16.1, 16.5 ou 16.6 ou à la Norme FIA 8853/98 ou 8853-2016 est obligatoire sur toutes les voitures en compétition auxquelles le règlement impose un arceau ou une cage de sécurité. (Autorisé dans toutes les autres classes). Le système de retenue du pilote doit porter une étiquette lisible de conformité à la Norme FIA 8853-2016, à la Spéc. SFI 16.1, 16.5 ou 16.6. La période de validité des Normes FIA 8853-2016 est de cinq ans après la date de fabrication. Les Spéc. SFI 16.1, 16.5 ou 16.6 doivent être datées par le constructeur. Les sangles d'épaules de Spéc. SFI 16.1 ou 16.5 de 76 mm de large repliées et cousues pour avoir une largeur de 51 mm par le fabricant d'origine afin de pouvoir être insérées dans les lèvres/rainures du système de retenue de la tête et du cou sont acceptables. Voir les Règlements de Classe pour les exigences supplémentaires en Top Fuel et Funny Car. (Dans les cas où la classe ne requiert pas un système de retenue du pilote de Spéc. SFI ou FIA, la re-certification ne s'applique pas.) Tous les composants du harnais et ceinture de sécurité doivent avoir été conçus à l'origine pour être utilisés ensemble, et être produits par le même fabricant. Pour l'installation des harnais, voir le Dessin 21 ainsi que l'Article 253 6.2 de l'Annexe J du Code Sportif International. <b>Chaque harnais individuel doit comporter son point de montage individuel conformément au dessin 21a.</b> Pour les voitures utilisant des sièges de série ou de type de série, on peut faire passer la sangle d'entrejambes devant le siège plutôt qu'au travers du siège ; sinon, l'installation doit être conforme aux instructions du fabricant. Il est obligatoire que les modèles libèrent tous les points de fixation (cinq (5), six (6) ou sept (7) le cas échéant) en une opération. Lorsque les systèmes de retenue des bras sont portés avec un système de retenue utilisant un levier d'attache, une gaine de protection doit être installée pour empêcher le système de retenue des bras de desserrer accidentellement ce levier d'attache. Gaine de protection non nécessaire si le système utilise des attaches de type "bec de canard". Toutes les parties du harnais doivent être montées sur le châssis, la barre transversale ou une fixation renforcée, et être installées de manière à limiter le mouvement du corps du pilote aussi bien vers le haut que vers l'avant. Les ceintures de sécurité ne peuvent être enroulées autour des longerons inférieurs. Des boulons insérés dans la courroie de la ceinture de sécurité ne sont en aucun cas autorisés pour le montage. Vérifier les instructions du fabricant pour l'installation. <b>Les harnais d'épaule d'une largeur &lt;51mm ne peuvent être utilisées qu'en association avec un FHR.</b> <b>Toutes les ceintures équipant les voitures à moteur avant suralimentées consommant du méthanol doivent être recouvertes d'une gaine</b>

	<p><del>résistant au feu.</del> <del>Sangles en Y de Spéc. SFI 16.1 ou 16.5 interdites.</del></p>
<b>10.6</b>	<b>PROTECTION DE LA TÊTE</b>
	<p>Dans toute voiture sur laquelle est installé un arceau de sécurité ou une cage de sécurité, prévoir derrière la tête du pilote une protection de tête rembourrée, conçue de manière à essayer d'éviter un syndrome cervical traumatique ("coup du lapin") en cas de choc. Un rembourrage adéquat devrait permettre une compression d'environ 6mm, ou être conforme à la Norme FIA "Norme pour matériaux d'appui-tête de Formule Un et de voiture de sport" ou à la Spéc. SFI 45.2.</p> <p>Un arceau ou une cage de sécurité rembourrés ne sont pas acceptables à eux seuls en tant que protection de tête, à moins d'être à 102 mm maximum du casque du pilote. Un siège comprenant un repose-tête rembourré est acceptable. Le système de protection de la tête doit comprendre une protection résistant au feu pour toutes les voitures effectuant un run en moins de 7,50 secondes.</p> <p>Voir également le Règlement Général 4.11.1.</p>
<b>10.7</b>	<b>CASQUE</b>
	<p>Dans toutes les catégories, comme indiqué dans les Règlements de Classe, les pilotes doivent porter un casque conforme aux normes FIA ou aux Spécifications SNELL ou SFI. Le port du casque est fortement recommandé à bord des voitures effectuant un run en 14 secondes ou moins.</p> <p>Les pilotes à bord de voitures munies d'une cage ou d'un arceau de sécurité doivent porter un casque.</p> <p>Les pilotes à bord de voitures effectuant un run entre 13,99 et 10 secondes doivent porter un casque à face ouverte ou un casque intégral.</p> <p>Les pilotes effectuant un run en 9,99 secondes ou moins ou les pilotes à bord de voitures ouvertes effectuant un run en 13,99 secondes ou moins doivent porter un casque intégral avec visière (lunettes interdites).</p> <p>Voir Liste Technique n° 25 (<a href="http://www.fia.com/regulation/category/761">www.fia.com/regulation/category/761</a>) comportant les normes reconnues pour les casques, les étiquettes et les dates d'expiration. En outre, l'utilisation de casques conformes à la norme Snell SA2020 ou aux Spéc. SFI 31.1/2010, 31.1/2015, 31.1/2020 est elle aussi autorisée.</p> <p>Il est fortement recommandé de porter un casque conforme aux normes FIA 8860-2010 ou 8860-2018 à bord de toute voiture effectuant un run en 6 secondes ou moins.</p> <p>Toute visière (le cas échéant) doit être complètement fermée dès le moment où la voiture se présente et jusqu'à la fin du run.</p> <p>Tous les casques doivent porter l'étiquette de certification appropriée dans leur partie intérieure.</p> <p>Voir les Règlements de Classe pour les exigences supplémentaires.</p> <p>Il est recommandé à tous les pilotes d'ajuster correctement leur casque en fonction de leur poids et de leur taille (conformément aux spécifications du fabricant).</p> <p>Toute modification structurelle du casque/de la visière est interdite.</p> <p>Le découpage du casque ou de sa visière est interdit. Les casques doivent rester tels que fabriqués, excepté pour ce qui est de la peinture/du graphisme et modifications non structurelles de la visière du casque par le pilote autorisées comme exposé ci-après.</p> <p>L'apposition de bandes ou des modifications semblables de la visière du casque réalisées par le pilote réduisant le champ de vision du pilote et jugées sans danger par le pilote sont autorisées à l'heure actuelle pour autant que le pilote démontre aux inspecteurs techniques que la modification a pour objectif de réduire les distractions dans le champ de vision du pilote. En procédant à une telle modification de la visière du casque, le pilote reconnaît et convient qu'il juge cette modification sans danger et compatible avec ses obligations.</p>
<b>10.8</b>	<b>MINERVE - DISPOSITIF/SYSTÈME DE RETENUE DE LA TÊTE ET DU COU</b>
	<p>Toute minerve exigée par les Règlements de Classe doit être conçue pour la compétition et disponible dans le commerce.</p> <p>Deux types de minerve différents sont disponibles dans le commerce : le type circulaire à 360° et le type "en fer à cheval" ; voir les Règlements de Classe pour le type requis.</p> <p>Une adaptation de la minerve au casque ainsi qu'au cou et à l'épaule du pilote est autorisée si elle est conforme aux recommandations du fabricant. Elle doit être portée conformément à celles-ci, et se conformer à la Spéc. SFI 3.3, selon les Règlements de Classe.</p> <p>Si les Règlements de Classe exigent l'utilisation d'un dispositif/système de retenue de la tête et du cou, lorsque le pilote se trouve dans la voiture de course, depuis la zone de burnout jusqu'à ce que la voiture soit sur le parcours du retour, il doit à tout moment utiliser de manière adéquate un ce dispositif/système de retenue de la tête et du cou, incluant la connexion du casque comme requis pour la pleine fonctionnalité du dispositif. Le dispositif/système doit être conforme à la Spéc. SFI 38.1 ou à la Norme FIA 8858-2002, 8858-2010 et doit porter par conséquent une étiquette valable.</p> <p>Un dispositif conforme à la Norme FIA 8858-2002 ou 8858-2010 est recommandé. Le dispositif/système de retenue de la tête et du cou, lorsque qu'il est connecté, doit être conforme aux instructions de montage du fabricant et il doit être configuré, maintenu et utilisé conformément aux instructions du fabricant.</p> <p>Un dispositif/système de retenue de la tête et du cou peut être utilisé avec ou sans minerve.</p> <p>Si le port d'une minerve conforme à la Spéc. SFI 3.3 est exigé et que le pilote préfère porter un dispositif/système de retenue de la tête et du cou à la place, alors le port d'une cagoule conforme aux normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3 ou le port d'un casque à jupe de Spéc. SFI 3.3 est obligatoire.</p>
<b>10.9</b>	<b>OCCUPANTS</b>
	<p>Personne d'autre que le pilote ne doit se trouver à bord d'une voiture pendant un run, à l'exception d'un (1) copilote dont la présence est autorisée dans les voitures E.T. de 14 secondes et plus. Ce copilote doit être âgé d'au moins 16 ans. Lorsque la voiture (ou le "pick-up") de poussée ou de remorquage est en action, tous ses occupants doivent être assis à l'intérieur. A chaque démarrage d'une voiture, que ce soit avec son propre démarreur, dans les stands, les voies de présentation, ou à tout autre endroit des installations de course, le siège du pilote doit être occupé par un pilote compétent, à moins que le coupleur ou la transmission ne soient retirés. Toute non-conformité sera un motif d'exclusion.</p>
<b>10.10</b>	<b>VÊTEMENTS DE PROTECTION</b>
	<p>Les exigences indiquées pour les vêtements de protection constituent des exigences minimales et les pilotes doivent respecter toutes les exigences relatives aux vêtements de protection prescrites pour la voiture conduite ; ils sont libres de porter des vêtements de protection améliorés.</p> <p>Chaque élément des vêtements de protection doit répondre aux spécifications applicables. Il doit porter une étiquette indiquant qu'il est conforme aux normes FIA ou Spécifications SFI qui s'appliquent et être en bon état.</p> <p>Les "vêtements de protection" comprennent un équipement de pilote (combinaison d'une seule pièce ou veste et pantalon), une cagoule, des gants et des chaussures.</p> <p>Les femmes pilotes doivent porter un soutien-gorge de sport (le cas échéant) ralentissant la vitesse de propagation du feu.</p> <p>En cas d'utilisation d'une combinaison de norme FIA, des sous-vêtements ignifugés devront être portés afin de se conformer à la norme applicable.</p> <p>L'utilisation de vêtements ignifugés est recommandée avec tout autre vêtement de protection.</p> <p>Vêtements en nylon interdits. L'utilisation de matériaux synthétiques non ignifuges en contact avec la peau du pilote n'est pas autorisée.</p>

	<p>Si aucune exigence spécifique en matière de vêtements de protection n'est précisée pour une catégorie donnée, les exigences minimales sont les suivantes : pantalons longs, chemise à manches longues, gants, chaussures fermées et chaussettes. Pas de short. Pas de jambes nues. Pas de torse nu. Pas de débardeur. Pas de sandales ni de chaussures ouvertes devant ou derrière.</p> <p>L'intérieur des gants devra comporter une couche complète d'un matériau ralentissant la vitesse de propagation du feu. Les gants dont la paume en cuir n'est pas séparée de la main du pilote par une couche complète d'un matériau ralentissant la vitesse de propagation du feu sont interdits.</p> <p>Une cagoule SFI 3.3 ou conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou un casque à jupe SFI 3.3 sont requis lorsqu'une minerve est obligatoire mais a été remplacée par un dispositif de retenue de la tête et du cou.</p> <p>Les vestes/pantalons ou combinaisons conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15 ou 3.2A/20 doivent être re-certifiés tous les cinq (5) ans.</p> <p>Pour les voitures d'origine à carrosserie complète non modifiées dotées d'un système de carburant non modifié utilisant de l'éthanol ou du méthanol et des mélanges de carburant essence sans plomb tels que l'E-85 ou le carburol, les exigences en matière de vêtements de protection sont les mêmes que celles pour les voitures à essence.</p> <p>Pour les voitures autres qu'une voiture d'origine à carrosserie complète non modifiées dotées d'un système de carburant non modifié utilisant de l'éthanol ou du méthanol et des mélanges de carburant essence sans plomb dont le volume dépasse 15 % comme l'E85, les mêmes vêtements de protection que pour les voitures alimentées 100% à l'éthanol et/ou au méthanol sont requis.</p> <p>Pour l'éthanol ou le méthanol et les mélanges de carburant essence sans plomb dont le volume est de 15 % ou moins, les exigences en matière de vêtements de protection sont les mêmes que celles pour les voitures à essence.</p> <p>Les pilotes de toutes les voitures à carrosserie ouverte doivent porter des gants conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3.</p> <p>Les pilotes de toutes les voitures à carrosserie ouverte qui n'utilisent pas une minerve de Spéc. SFI 3.3 doivent utiliser un casque à jupe de Spéc. SFI 3.3.</p> <p>Si nécessaire, l'utilisation d'une cagoule conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3. et mentionnée dans la liste technique comme cagoule réduisant les charges transmises au cou du pilote pendant le retrait du casque est fortement recommandée.</p> <p><b><u>Vêtements de protection catégories Sportsman :</u></b></p> <p><b><u>Junior Dragster :</u></b> Combinaison de pilote conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.2A/1 ; chaussures et gants conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3A/1 obligatoires. Une cagoule conforme à la norme FIA 8856-2000 ; 8856-2018 ou à la norme SFI Spec. 3.3, ou un casque à jupe conforme à la norme SFI Spec. 3.3/5 est obligatoire.</p> <p><b><u>Junior Funny Car :</u></b> Combinaison de pilote conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.2A/5 ; chaussures et gants conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3A/1 obligatoires. Une cagoule conforme à la norme FIA 8856-2000 ; 8856-2018 ou à la norme SFI Spec. 3.3, ou un casque à jupe conforme à la norme SFI Spec. 3.3/5 est obligatoire.</p> <p><b><u>Voitures effectuant un run en 12 secondes ou plus :</u></b> Pantalons longs, chemise à manches longues, chaussures fermées et gants adaptés requis.</p> <p><b><u>Voitures effectuant un run en 10 secondes ou plus :</u></b> Combinaison de pilote conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.2A/1 ; gants conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3A/1 obligatoires. À bord de voitures à moteur suralimenté/turbocompressé ou consommant du méthanol : Combinaison de pilote conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.2A/5 ; chaussures et gants conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3/1 obligatoires.</p> <p><b><u>Voitures effectuant un run entre 7,50 et 9,99 secondes ou à une vitesse supérieure à 217km/h :</u></b> Combinaison de pilote conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.2A/5 ; gants et chaussures conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3A/1 obligatoires. À bord de voitures à carrosserie ouverte ou fermée sans cloison pare-feu d'origine ou en acier, utilisant du protoxyde d'azote et/ou un compresseur ou un ou plusieurs turbocompresseurs, ou consommant du méthanol, et à bord de voitures avec une transmission automatique à l'intérieur de l'habitacle (sans plancher recouvrant la transmission) : Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/15 ; gants et chaussures conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires. Cagoule conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3, ou casque à jupe conforme à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires sur toutes les voitures.</p> <p><b><u>Voitures effectuant un run entre 6,00 et 7,49 secondes</u></b> Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/15 ; gants et chaussures conformes aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3A/5 obligatoires. À bord de voitures à moteur avant sans cloison pare-feu d'origine ou en acier, utilisant du protoxyde d'azote et/ou un compresseur ou un ou plusieurs turbocompresseurs, ou consommant du méthanol, et à bord de voitures avec une transmission automatique à l'intérieur de l'habitacle (sans plancher recouvrant la transmission) : Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/15 ; gants et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires. Cagoule conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3, ou casque à jupe conforme à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires sur toutes les voitures. Sur toute Funny Car ou voiture à carrosserie ouverte et à moteur avant utilisant du protoxyde d'azote et/ou un compresseur ou un ou plusieurs turbocompresseurs : Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20 ; gants et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/20 obligatoires. Cagoule conforme aux Normes FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou à la Spéc. SFI 3.3, ou casque à jupe conforme à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires sur toutes les voitures.</p> <p><b><u>Vêtements de protection catégories PRO (PS-TMD-TMFC-FC-TF) :</u></b> Voir Règlements de Classes spécifiques.</p>
10.11	<b>CEINTURES DE SÉCURITÉ</b>
	<p>Toutes les voitures qui, selon les Règlements de Classe, ne sont pas requises d'utiliser un système de retenue du conducteur conforme au chapitre 10.5 du présent règlement un système de retenue du pilote conforme à la Spéc. SFI 6.1 ou 16.5 ou à la Norme FIA 8853/98 ou 8853-2016, doivent être équipées d'une ceinture de sécurité pour le pilote, à desserrage rapide et d'un type agréé. Cette ceinture doit être fixée solidement au châssis, à la barre transversale ou à une barre de renfort de manière que toutes les fixations se trouvent directement alignées dans le sens de la traction. Les ceintures de sécurité ne peuvent pas être enroulées autour des longerons inférieurs (ou toute partie du cadre). Si des plaques d'acier planes sont utilisées pour l'installation, elles doivent avoir au minimum 6 mm d'épaisseur et leurs bords doivent être arrondis afin de ne pas couper les ceintures de sécurité. Ces dernières ne peuvent en aucun cas être fixées par des boulons dans la courroie.</p>

	Dans toutes les voitures à plancher en fibre de verre, une barre transversale en tube à section carrée d'une épaisseur de paroi d'au moins 51x51x2 mm doit être installée entre les longerons pour une installation adéquate de la ceinture de sécurité du pilote. Toutes les voitures en compétition nécessitant un arceau de sécurité, ou sur lesquelles une cage de sécurité a été installée, ou comme précisé dans les Règlements de Classe, doivent être équipées d'un système de retenue conformément au chapitre 10.5 de la présente section.
<b>11 – GÉNÉRALITÉS</b>	
<b>11.1</b>	<b>PUBLICITÉ ET AUTRE MATÉRIEL / AFFICHAGES</b>
	La FIA se réserve le droit de réglementer toute publicité ou autre élément figurant sur tout participant et sur la carrosserie de toute voiture ou transporteur participant à des épreuves de la FIA. Les participants et les voitures pourront être exclus de la compétition et des installations des épreuves si la FIA juge qu'une publicité ou tout autre élément figurant sur une personne, une voiture de course ou de service, dans la zone des stands ou en tout autre endroit, nuit aux intérêts de la FIA et à la discipline des dragsters. Se référer aux Articles 10.6, 10.7 et 16 du Code Sportif International.