



FEDERATION  
INTERNATIONALE  
DE L'AUTOMOBILE  
WWW.FIA.COM

2023

## Réglementation Spécifique aux Courses de Dragsters de la FIA

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 7 - PRO MODIFIED

#### DÉSIGNATION

PM, précédé du numéro de la voiture. Les classes de compétition au sein de la catégorie Pro Modified sont réservées aux voitures suralimentées consommant du méthanol, turbocompressées consommant de l'essence ou du méthanol ou aux voitures à carrosserie complète, utilisant de l'azote, consommant de l'essence.

#### DIVISION PAR CLASSES DE POIDS

Poids minimum à la conclusion d'un run, pilote y compris :

Voitures utilisant de l'azote :

maximum 14912 cm<sup>3</sup> – (910 in<sup>3</sup>) – 1100 kg

Voitures utilisant de l'azote avec blocage du convertisseur :

maximum 14912cm<sup>3</sup> – (910 in<sup>3</sup>) – 1111 kg

Voitures suralimentées :

maximum 8619 cm<sup>3</sup> – (526 in<sup>3</sup>) – 1179 kg

Voitures à moteur turbocompressé :

maximum 8619 cm<sup>3</sup> – (526 in<sup>3</sup>) – 1202 kg

Chapitre

#### EXIGENCES ET SPÉCIFICATIONS

##### 1 – MOTEUR

##### 1.1 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Radiateur autorisé. Ventilateur électrique et pompe à eau autorisés.  
Voir Règlement Général 1.1.

##### 1.2 MOTEUR

Moteur d'automobile V8 à 90° alternatif à combustion interne et monté à l'arrière obligatoire. Toutes les combinaisons de moteur doivent porter un numéro de pièce du fabricant. Les axes du vilebrequin doivent couper les axes des alésages de cylindres et être symétriques.

L'espacement maximal entre les axes de cylindres sur les voitures utilisant de l'azote est de 134,62 mm.

L'espacement maximal entre les axes de cylindres sur les voitures à moteur turbocompressé à culasses hémisphériques taillées dans la masse est de 122,94 mm et de 127mm sur toutes les autres voitures à moteur turbocompressé.

L'espacement maximal entre les axes de cylindres sur les voitures suralimentées à culasses hémisphériques taillées dans la masse est de 124,46 mm et de 127 mm sur toutes les autres voitures suralimentées.

Le cas échéant, l'arbre d'équilibrage doit respecter la Spéc. SFI 18.1. Pour les moteurs suralimentés, un système positif (flasque, lèvres, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culbuteurs. Le flasque/lèvre doit s'étendre au-delà de la surface du joint et être profilé de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s).  
Voir Règlement Général 1.2.

##### 1.2.1 CULASSES

Culasses hémisphériques, culasses avec tiges de soupapes parallèles ou non autorisées.  
Culasses taillées dans la masse autorisées.  
Maximum une (1) bougie par cylindre.  
Maximum deux soupapes par cylindre.

	Dimensions maximales des soupapes sur les voitures suralimentées : admission 60,96 mm ; échappement 48,26 mm. Tailles maximales des soupapes turbo-compressées : admission 62,23 mm ; échappement 48,26 mm.
<b>1.2.2</b>	<b>RECU DU MOTEUR</b>
	Recul maximal du moteur limité à 10% de l'empattement mesuré depuis l'axe avant jusqu'au milieu de l'orifice de la bougie avant.
<b>1.3</b>	<b>SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT</b>
	Système d'échappement de type compétition exigé. Les gaz d'échappement doivent être dirigés de la carrosserie vers l'arrière, dans la direction opposée à celle du pilote et du circuit de carburant. Voir Règlement Général 1.3.
<b>1.5</b>	<b>SYSTÈME DE CARBURANT</b>
	Cellule de carburant non d'origine conforme à la Norme FIA FT3, FT3.5 ou FT5-1999 recommandée. La cellule de carburant doit être équipée d'une mise à l'air libre vers l'extérieur de la carrosserie et d'un pare-étincelles pour isoler l'habitacle. La cellule de carburant/le réservoir doit être muni(e) d'un dispositif de verrouillage à engagement positif. Lorsque des cellules de carburant sont utilisées, elles doivent être conformes à la Spéc. SFI 28.1 ou à la Norme FIA FT3, FT3.5 ou FT5-1999. Les cellules de carburant/réservoirs doivent être montés entre les longerons, dans un cadre en tube rond d'au moins 1/4"x0.065" de tube au chrome-molybdène, en titane de Grade 9 ou Docol R8. Systèmes artificiels de chauffage ou de refroidissement (par ex. : réservoirs réfrigérés, glace, fréon, etc.) interdits. Systèmes de circulation ne faisant pas partie du système normal de pompe à carburant interdits. Injection d'eau autorisée sur les véhicules utilisant de l'azote uniquement. Seule de l'eau est autorisée dans le système d'injection d'eau. La température du carburant dans les voies de présentation jusqu'au contrôle de carburant qui suit l'achèvement du run ne doit pas être inférieure à 7° C. En cas de température ambiante inférieure à 7° C, la température du carburant ne pourra pas être inférieure à cette température. Tout contrôle de la température de carburant minimale non satisfaisant dans les voies de présentation avant un run entraînera l'abandon de ce run et le pilote devra retourner à son stand. Tout contrôle de la température de carburant minimale non satisfaisant après un run entraînera la disqualification de ce run.
<b>1.5.1</b>	<b>CARBURATEUR ET INJECTION DE CARBURANT ÉLECTRONIQUE</b>
	Tout nombre ou tout type de carburateurs ou de boîtiers papillon peut être utilisé. Injection de carburant électronique (EFI) autorisée. En cas d'utilisation d'un enregistreur de données intégré, les voitures utilisant une EFI doivent être munies d'un ECU, d'un logiciel et d'un firmware approuvés par la FIA. Voir Règlement Général 9.1 et 9.11.
<b>1.5.2</b>	<b>COLLECTEUR D'ADMISSION</b>
	Panneau de protection contre l'éclatement obligatoire pour toutes les voitures. Les moteurs suralimentés et turbocompressés doivent être équipés d'un panneau de protection contre l'éclatement conforme à la Spéc. SFI 23.1. Les voitures utilisant de l'azote doivent être équipées d'un système de restriction d'admission approuvé par la FIA.
<b>1.6</b>	<b>CARBURANT</b>
	Méthanol ou essence de compétition sans plomb agréée par la FIA obligatoire. Essence sans plomb, éthanol, méthanol avec protoxyde d'azote autorisé. Utilisation d'oxyde de propylène et/ou de nitrométhane interdite. Voir Règlement Général 1.6.
<b>1.6.1</b>	<b>PROTOXYDE D'AZOTE</b>
	Toute utilisation de protoxyde d'azote est interdite sur les voitures suralimentées ou à moteur turbocompressé. Maximum de deux (2) bonbonnes, avec 6,8 kg maximum par bonbonne. Chaque bonbonne d'azote doit être équipée d'une soupape de surpression de sécurité munie d'une ventilation débouchant à l'extérieur de l'habitacle. 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. Les systèmes à pousoir sont acceptés. 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. Toutes les bonbonnes d'azote doivent porter l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bars). 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/des bouteille(s) est interdit. Voir aussi Règlement Général 1.6
<b>1.8</b>	<b>DISPOSITIF DE RETENUE DU BAS MOTEUR</b>
	Tous les moteurs doivent être équipés d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur respectant la Spéc SFI 7.1. correctement monté. Un récupérateur d'huile moteur est obligatoire. La taille minimale du matériau est de 1,3 mm en aluminium ou 1 mm en fibre de carbone/Kevlar. Le récupérateur d'huile moteur doit s'étendre de l'avant de la plaque moteur avant à l'avant de la plaque moteur arrière et jusqu'à l'intérieur ou l'extérieur des longerons inférieurs. Les parois de récupération de l'huile moteur doivent avoir une hauteur de 51 mm minimum. Les parois avant et arrière doivent être "recourbées" vers le carter d'huile sur un minimum de 13 mm pour faire en sorte que l'huile reste dans les limites du dispositif de récupération. Un doublage ininflammable absorbant l'huile est obligatoire à l'intérieur du dispositif de récupération. Voir Règlement Général 1.8.
<b>1.9</b>	<b>CONDUITES D'HUILE / SYSTÈME DE LUBRIFICATION</b>
	Toutes les conduites d'huile flexibles et sous pression doivent passer un test de pression de 30 secondes de 20,7 bars (300 psi) minimum. Voir Règlement Général 1.9.
<b>1.10</b>	<b>COMPRESSEUR</b>
	Type Roots standard ou high helix obligatoire. Taille maximale : 14-71. Compresseurs à vis et centrifuges interdits. La longueur maximale depuis l'avant de la poulie d'entraînement du compresseur jusqu'au bord avant du rotor est de 381 mm. Les poulies d'entraînement décalées ne peuvent pas être utilisées pour allonger la mesure acceptée. Toutes les configurations des collecteurs et les emplacements des compresseurs doivent être acceptés avant la compétition. L'utilisation d'élargisseurs, carters modifiés, ou de méthodes de fixation pour déplacer le compresseur vers l'arrière au-delà de la distance spécifiée est interdite.

	<p>Les limites maximales de surmultiplication sur toutes les combinaisons sont de 16,5%. L'identification des constructeurs doit être clairement visible sur toutes les poulies d'entraînement. Intercoolers, compresseurs à vitesse variable interdits. L'injection de protoxyde d'azote est interdite pour les moteurs suralimentés.</p> <p>Les carters coulés ou taillés dans la masse sont autorisés. L'ouverture supérieure du carter ne peut pas dépasser 305 mm de long et 127 mm de large. Les ouvertures du compresseur doivent être fixés depuis la sortie de la boîte à eau (Boîte Burnout) et ce jusqu'à la conclusion du run.</p> <p>Voir Règlement Général 1.10.</p>
<b>1.10.1</b>	<b>TURBOCOMPRESSEUR</b>
	<p>Turbocompresseur simple de 120 mm ou double de 91 mm maximum. Intercoolers interdits.</p> <p>La taille du turbocompresseur sera vérifiée en mesurant l'alésage du logement au bord avant de la roue du compresseur. Le diamètre maximum de l'alésage du logement au bord avant de la roue ne peut pas dépasser 2 mm de plus que la taille maximale de turbocompresseur autorisée. Tous les turbocompresseurs doivent être conformes à la Spéc. SFI 61.1. L'injection de protoxyde d'azote est interdite pour les moteurs turbocompressés.</p> <p>La pression de suralimentation maximum autorisée est de 36 psi.</p> <p>Un contrôleur de suralimentation fabriqué par Hyperaktive Performance Solutions, pièce n° PMBL, est obligatoire. Aucun autre contrôleur de suralimentation ou aucune autre forme de contrôle de suralimentation n'est autorisé(e). Il doit être installé selon les instructions du fabricant. Toute modification ou toute tentative de désactivation ou de manipulation du contrôleur de suralimentation est interdite. Toute tentative de corruption ou de suppression de données associées au contrôleur de suralimentation est interdite. La suralimentation maximale ne peut être déterminée que par les officiels de la FIA.</p>
<b>1.10.2</b>	<b>COMPRESSEUR CENTRIFUGE</b>
	Interdit.
<b>1.11</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DU COMPRESSEUR</b>
	<p>Un système de retenue du compresseur de Spéc. SFI 14.2, comprenant des sangles de retenue de l'injecteur, est obligatoire. Une protection de la courroie du compresseur est obligatoire et doit protéger à la fois les conduites de carburant et les conduites d'huile.</p> <p>Voir Règlement Général 1.11.</p>
<b>1.12</b>	<b>COMMANDE DES GAZ</b>
	<p>La commande des gaz doit être directement actionnée par le pied du pilote. Un dispositif électronique, pneumatique ou hydraulique est autorisé pour les limiteurs de régime sur la ligne de départ / présentation uniquement.</p> <p>Voir Règlement Général 1.12.</p>
<b>1.13</b>	<b>TUBES DE MISE À L'AIR LIBRE</b>
	Tous les matériaux des tubes doivent être résistants au feu et acceptés par la FIA avant d'être utilisés.
<b>1.14</b>	<b>COUVRE-CULASSES</b>
	<p>Des couvre-culasses en métal utilisant tous les trous de boulons de fixation sont obligatoires sur toutes les voitures.</p> <p>Voir Règlement Général 1.14.</p>
<b>2 - TRANSMISSION</b>	
<b>2.3</b>	<b>EMBAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR ET PLAQUE MOTEUR</b>
	<p>Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 4.3, 1.4 ou 1.5, trois (3) disques au maximum avec un diamètre de disque maximum de 279,40 mm, ou quatre (4) disques avec un diamètre de disque maximum de 203,20 mm. Blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2 ou 6.3 obligatoire. Si une transmission automatique d'origine ou non d'origine est utilisée, un blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2 ou 6.3 et une plaque flexible conforme à la Spéc. SFI 29.1 ou 29.2 sont obligatoires.</p> <p>Profondeur maximale du blindage de volant moteur : 238,76 mm. L'embrayage doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. La butée d'embrayage doit libérer simultanément tous les doigts, leviers, étages, etc. Tout embrayage à étages ou à relâchement variable de quelque type que ce soit est interdit. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6 et 2.8.</p> <p>La plaque moteur doit être fixée au châssis par au minimum deux (2) points d'ancrage soudés à l'aide de boulons et d'écrous pleins de Grade 8 (12.9) d'au moins 10 mm. Au moins deux (2) points d'ancrage soudés supplémentaires (en utilisant la plaque-moteur, les plaques du bloc avant, etc.) sont nécessaires pour fixer le moteur au châssis également à l'aide de boulons et d'écrous pleins de Grade 8 (12.9) d'au moins 10 mm.</p>
<b>2.4</b>	<b>ARBRE DE TRANSMISSION</b>
	<p>L'arbre de transmission devrait être fabriqué dans un tube en chrome molybdène ou Docol R8 de minimum 76x2,1 mm ou être conforme à la Spéc. SFI 43.1. Peut être modifié ou fabriqué pour convenir à des unités modifiées. Les voitures à traction avant peuvent être converties en traction arrière. Chaque arbre de transmission doit avoir à ses extrémités des boucles sur 360°, à 152 mm maximum des joints en U.</p> <p>Un tube enfermant complètement l'assemblage sur 360° est obligatoire, il doit s'étendre sur au moins 229 mm à partir de l'arrière de l'arbre de transmission arrière. L'épaisseur minimum de la protection en tube de l'arbre de transmission est de 1,3 mm en chrome-molybdène, titane ou Docol R8. Peut être de conception en deux (2) pièces avec au minimum six (6) boulons de Grade 8 et de 10 mm.</p> <p>Voir Règlement Général 2.4.</p>
<b>2.11</b>	<b>PONT ARRIÈRE</b>
	<p>Essieu non d'origine entièrement flottant obligatoire. Essieux non d'origine avec goujons d'un diamètre minimum de 16 mm et dispositif de retenue de l'essieu non d'origine obligatoires. Axes avec roues planétaires soudées interdits. Le rapport final est limité à 4.57:1 pour les voitures suralimentées.</p> <p>Voir Règlement Général 2.11.</p>
<b>2.12</b>	<b>TRANSMISSION</b>
	<p>Transmission non d'origine à planétaires, sans embrayage, ou automatique autorisée. Toutes les transmissions doivent être équipées d'un blindage de transmission conforme à la Spéc. SFI 4.1.</p> <p>Moteurs suralimentés et turbocompressés limités à un maximum de trois vitesses avant et une vitesse arrière ; voitures utilisant de l'azote limitées à un maximum de cinq vitesses avant et une vitesse arrière.</p>

	<p>Mécanismes d'entraînement du convertisseur non d'origine autorisés. Si un entraînement du convertisseur ou une transmission automatique sont utilisés, un volant moteur de Spéc. SFI 6.1 ou 6.3 et une plaque flexible de Spéc. SFI 29.1 ou 29.2 sont obligatoires. Toutes les voitures utilisant une transmission automatique doivent être équipées d'un interrupteur de sécurité du point mort et d'un dispositif de verrouillage. Les convertisseurs de couple boulonnés ensemble doivent utiliser des boulons de Grade 8 (10.9) minimum avec un écrou bloquant. Freins de transmission autorisés pour toutes les voitures équipées d'un convertisseur, système de desserrage du frein de transmission électrique uniquement.</p> <p>Le blocage des convertisseurs est interdit sur les combinaisons suralimentées et turbocompressées. Le blocage des convertisseurs est autorisé sur les combinaisons utilisant de l'azote. Les unités de surmultiplication sont interdites sur toutes les combinaisons. Une relation 1-1 est obligatoire à régime élevé pour tous les types de transmission.</p> <p>Changements de vitesses automatisés, temporisés, pneumatiques, électriques, électroniques, hydrauliques, etc, sont interdits. Le changement de vitesse doit s'opérer manuellement.</p> <p>Autre dispositif de transmission pour la présentation autorisé sur les voitures équipées d'un convertisseur. Manipulation de la transmission - ou de la pression ou du volume d'huile dans le convertisseur - autrement que sur la ligne de départ interdite.</p> <p>Le contrôle de la manipulation de la pression d'huile dans la transmission doit être désactivé et non opérationnel au déclenchement du frein de transmission ou de tout autre dispositif utilisé au démarrage de la voiture.</p> <p>Voir Règlement Général 2.12, 2.13 et 2.14.</p>
<b>2.14.1</b>	<b>PLAQUE INFÉRIEURE</b>
	<p>Plaque inférieure de protection de la transmission obligatoire pour toutes les voitures utilisant un convertisseur de couple ou une transmission automatique. La plaque inférieure doit s'étendre d'un longeron à l'autre et s'étendre de la surface de montage de la cloche d'embrayage/du moteur jusqu'à l'extrémité de l'arbre de transmission arrière. Un doublage ininflammable absorbant l'huile est obligatoire à l'intérieur de la plaque inférieure.</p>
<b>3 – FREINS ET SUSPENSION</b>	
<b>3.1</b>	<b>FREINS</b>
	<p>Freins automatiques interdits ; les freins doivent être sous le contrôle du pilote. Freins hydrauliques obligatoires sur les quatre roues. Rotors de freins en fibre de carbone utilisés conjointement avec des plaquettes de freins spécifiques en fibre de carbone obligatoires à l'arrière pour les voitures construites en janvier 2012 ou après.</p> <p>Les canalisations de freins doivent passer à l'extérieur de la zone du volant moteur et de l'arbre de transmission.</p> <p>Doubles maîtres-cylindres obligatoires ; ils doivent être montés au-dessus des longerons. Canalisations de freins en acier et/ou à tresse métallique obligatoires. Verrouillage de conduit autorisé. Deux (2) solénoïdes de verrouillage de conduit et un (1) bouton autorisés. Il est interdit d'utiliser le verrouillage de conduit pour l'anti-patinage. Il est interdit d'utiliser tout autre contacteur électrique, pneumatique, hydraulique, etc. dans le système de freinage.</p> <p>Voir Règlement Général 3.1.</p>
<b>3.3</b>	<b>DIRECTION</b>
	<p>Direction de série à l'emplacement conventionnel obligatoire.</p> <p>Un mécanisme de déverrouillage rapide pour le volant est obligatoire.</p> <p>Voir Règlement Général 3.3 et 4.1.</p>
<b>3.4</b>	<b>SUSPENSION</b>
	<p>Suspension automobile complète de série, obligatoire. Un amortisseur hydraulique, inertiel ou inertiel hybride requis par roue, pour un maximum de quatre par voiture. Unités fabriquées autorisées. L'allègement d'éléments de série est interdit.</p> <p>Suspensions rigides et essieux avant rectilignes sont interdits. Minimum 25 mm de course avant arrière.</p> <p>Verrouillage des amortisseurs interdit. Suspension active, de quelque sorte que ce soit, interdite. Toute possibilité d'effectuer des réglages et des changements d'élasticité sur la piste, basés sur des données en temps réel ou des informations de quelque source que ce soit, y compris l'amortisseur/l'élément de suspension lui-même (c.-à-d. fluide chargé magnétiquement) est interdite.</p> <p>Les amortisseurs et/ou jambes de suspension hydrauliques contrôlés électriquement sont autorisés, à condition que tous les réglages/changements soient programmés avant le run. Seul un raccord de câble blindé à trois fils est autorisé à partir du dessus de l'amortisseur/l'élément de suspension jusqu'au contrôleur de l'amortisseur/l'élément de suspension.</p> <p>Les connexions électriques de toute autre sorte vers ou depuis l'amortisseur/l'élément de suspension sont interdites. Les capteurs de mouvement de l'amortisseur/l'élément de suspension sont autorisés, mais seront connectés UNIQUEMENT à l'enregistreur de données. Les boîtiers de commande de tout amortisseur/élément de suspension ayant des connexions pour les capteurs de mouvement doivent être débranchés du connecteur. La connexion au port série du boîtier de commande est interdite lorsque la voiture atteint la zone de burnout.</p> <p>Tous les câblages doivent être visibles et facilement repérables par le commissaire technique. Les boîtiers de commande doivent être agréés par la FIA. Les boîtiers agréés sont les "vieux" Koni et les "Koni/MSD". Le dessous de l'amortisseur/l'élément de suspension doit comporter au maximum trois conduites d'air connectées à une bonbonne d'air.</p> <p>Voir Règlement Général 3.4.</p>
<b>3.5</b>	<b>BARRES "WHEELIE"</b>
	<p>Autorisées. Longueur maximale de 2642 mm mesurée de l'axe du carter de pont arrière au centre de la roue équipée d'une barre "wheelie".</p> <p>Voir Règlement Général 3.6.</p>
<b>4 – CHÂSSIS</b>	
<b>4.2</b>	<b>LEST</b>
	<p>Autorisé. Lest maximum autorisé 113 kg. Tout lest monté sur ou à l'avant de la barre transversale avant est limité à un poids maximal de 13,6 kg, support compris. La longueur maximale du support est de 305 mm mesurée depuis l'avant de la barre transversale.</p> <p>La distance maximale entre la plaque moteur avant et l'avant du support est de 914 mm. Le support peut être composé soit d'un tube d'au minimum 31,75x1,47 mm d'épaisseur de paroi en chrome-molybdène muni au minimum de quatre (4) boulons d'un diamètre SAE de Grade 8 de 10 mm pour les attaches, soit d'une plaque en aluminium 6061 T6 d'au minimum 6,35 mm munie au minimum de quatre (4) boulons d'un diamètre SAE de Grade 8 de 12 mm pour les attaches. Toutes les autres barres de poids, plaquettes, etc. doivent utiliser des boulons SAE de Grade 8 d'un diamètre minimal de 12 mm pour la fixation.</p> <p>Voir Règlement Général 4.2.</p>
<b>4.3</b>	<b>PROTECTION DU CASQUE</b>
	<p>Si une protection de casque (facultative) de type Funny Car est utilisée, tous les boulons maintenant les panneaux à la cage de sécurité doivent être de type à tête hexagonale de 13 mm facilement accessibles portière ouverte. Toute partie du revêtement en panneaux non</p>

	accessible portière ouverte doit être dotée d'une languette et d'une rainure ou similaire afin de permettre un retrait facile de la protection une fois les écrous à tête hexagonale avant accessibles retirés. Voir Règlement Général 4.3.
<b>4.5</b>	<b>GARDE AU SOL</b>
	Voir Règlement Général 4.5.
<b>4.8</b>	<b>PARACHUTE</b>
	Deux (2) parachutes obligatoires. 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. Points d'ancrage des suspentes séparés avec au minimum des boulons chemisés 12.9 12 mm (Grade 8). Toutes les goupilles de sûreté doivent être retirées et le système doit être activé avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 4.8.
<b>4.11</b>	<b>CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Le châssis doit être conforme à la Spéc. SFI 25.1H. Diamètre minimal extérieur du montant supérieur arrière du moteur 31,75x1,47 mm (1¼"x0.058") obligatoire sur les voitures non équipées de longerons doubles. Un ou des panneaux supplémentaires en aluminium de 0,8 mm, en fibre de carbone ou en acier de 0,6 mm doivent être installés dans la zone du toit de la cage de sécurité. Le ou les panneaux doivent, au minimum, s'étendre de la barre de toit du côté du pilote jusqu'à l'axe de la voiture. Le ou les panneaux se trouvant dans la zone de la cage Funny Car doivent être amovibles afin de pouvoir procéder à une inspection de certification du châssis appropriée. Le châssis doit être recertifié par un Inspecteur Châssis agréé et la cage de sécurité doit porter un autocollant de série ainsi qu'une étiquette identifiant la Spécification avant de participer à un run. Voir liste des Spécifications SFI EDRC FIA pour les périodes de re-certification. Voir Règlement Général 4.11.
<b>4.11.1</b>	<b>CAPITONNAGE DE LA CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 4.11.1 et 10.6.
<b>4.12</b>	<b>EMPATTEMENT</b>
	2540 mm minimum, 2921 mm maximum. Camions de type fourgon, 3556 mm maximum. S10, Dakota, Ranger, 3175 mm maximum. La variation maximale est de 51 mm. Voir Règlement Général 4.12.
<b>5 – PNEUS ET ROUES</b>	
<b>5.1</b>	<b>PNEUS</b>
	Les pneus ne doivent pas dépasser la carrosserie. Circonférence minimum du pneu arrière de 2768 mm pour une pression pneu de 0,35 bar (5psi) sur les voitures suralimentées. La hauteur maximale des pneus avant est de 635 mm. Voir Règlement Général 5.1.
<b>5.2</b>	<b>ROUES</b>
	Roues arrière conformes à la Spéc. SFI 15.1 ou 15.3 mesurant 16"x16" avec fourreaux ou anneaux de retenue doubles obligatoires. Modification et/ou allègement interdit. Disques ou couvertures de roue interdits. Voir Règlement Général 5.2.
<b>6 – INTÉRIEUR</b>	
<b>6.1</b>	<b>HABITACLE</b>
	L'habitacle doit être conçu de façon à permettre au pilote vêtu de son équipement complet, assis en position de conduite normale, ceintures de sécurité attachées et volant placé, de sortir de la voiture en 8 secondes maximum par la portière côté pilote ou en 14 secondes maximum par la portière côté "passager". Voir Règlement Général 6.1.
<b>6.2</b>	<b>SIÈGE DU PILOTE</b>
	Le siège du pilote doit avoir une hauteur minimale de 610 mm. Voir Règlement Général 6.2.
<b>6.2.1</b>	<b>CAPITONNAGE</b>
	Le siège doit être en mousse avec un matériau absorbant l'énergie et moulé aux formes du corps du pilote. Le capitonnage du siège doit obligatoirement être recouvert d'une couche minimum de matériau ralentissant la vitesse de propagation du feu. Le siège doit être en contact avec la totalité du dos du pilote ainsi qu'avec ses fesses et le haut de ses cuisses. Voir Règlement Général 6.2.1.
<b>6.2.2</b>	<b>REVÊTEMENT INTÉRIEUR</b>
	L'intérieur de l'habitacle doit être en aluminium, en acier ou en fibre de carbone. Magnésium interdit. Tout revêtement intérieur ne peut s'étendre vers la vitre arrière à une hauteur supérieure à celle de l'intérieur des passages de roues. Le coffre doit être complètement isolé de l'habitacle par une cloison pare-feu. Voir Règlement Général 6.2.2.
<b>6.3</b>	<b>FILET DE VITRE</b>
	Filet de vitre conforme à la Spéc. SFI 27.1 ou un filet de vitre conçu conformément à l'Article 253.11.2 de l'Annexe J du Code Sportif International obligatoire. Voir Règlement Général 6.3.
<b>7 – CARROSSERIE</b>	
<b>7.1</b>	<b>AILE</b>

	L'aile arrière ou le spoiler doivent être acceptés par la FIA avant la compétition. Ils ne peuvent être en aucun point plus hauts que le toit sauf si ceux d'origine l'étaient. Ajustement pendant les runs interdit. Voir Règlement Général 7.1.
<b>7.1.2</b>	<b>CARROSSERIE</b>
	Les deux portières doivent pouvoir être actionnées de l'intérieur et de l'extérieur. Les carrosseries d'une seule pièce ou de type Funny Car sont interdites. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 1143 mm mesurés entre le centre de l'axe avant le plus en avant et le point le plus en avant de la carrosserie. Si le porte-à-faux avant pour la carrosserie sélectionnée est inférieur au maximum de 1143 mm, une extension acceptée par le Directeur Technique de l'ASN peut être ajoutée pour atteindre la longueur maximale. Toute partie non métallique de l'avant de la carrosserie (à l'avant du pare-feu) doit être recouverte d'un revêtement SFI 54.1 ralentissant la vitesse de propagation du feu. Le revêtement doit être appliqué en accord avec les spécifications et recommandations du fabricant. Les trous ne sont pas autorisés à l'arrière de la carrosserie. Deux ouvertures articulées ne dépassant pas 774,2 cm <sup>2</sup> au total sont autorisées. Extensions du spoiler latéral 25 mm maximum et ailes élargies (élargisseurs) autorisées. L'élargisseur ne doit pas dépasser la moitié de l'ouverture de roue. L'ouverture de toutes les vitres doit être retenue à raison de 50% de celle d'origine. Les nouveaux plans de voiture doivent être soumis au Directeur Technique de l'ASN pour approbation de la conception avant construction de la carrosserie, avec trois photos de la carrosserie complète avant peinture. Tous les modèles doivent être acceptés avant la compétition. Si un style particulier de carrosserie peut porter un préjudice à la spécificité du concurrent, des ajustements peuvent être réalisés à tout moment sur décision de la Commission Dragsters de la FIA. Toutes les voitures doivent comporter une plaque de déflexion en métal (extension de la cloison pare-feu) entre les ailes et le bord avant des portières de sorte que le feu, des liquides, etc. ne puissent pas entrer en contact avec le bord de la cloison pare-feu et dans l'habitacle. Les passages de roue arrière doivent isoler les roues de l'habitacle.
<b>7.4</b>	<b>CLOISON PARE-FEU</b>
	La cloison pare-feu doit être en titane ou en acier et mesurer 0,6 mm minimum. Il est permis de déplacer la cloison pare-feu de série vers l'arrière pour installer le moteur. Aluminium, magnésium ou matériaux composites interdits. Voir Règlement Général 7.4.
<b>7.5</b>	<b>PLANCHER</b>
	Du côté du pilote, le bac de plancher doit être en acier d'au moins 0,6 mm, et il doit être soudé en place. Le restant du plancher doit être de l'acier de 0,6 mm, de l'aluminium de 0,8 mm ou de la fibre de carbone. Panneaux d'intérieur en magnésium interdits. Voir Règlement Général 7.5.
<b>7.6</b>	<b>CAPOT, CARÉNAGE DE CAPOT ET PRISE D'AIR D'INJECTION</b>
	Autorisés ; une seule ouverture. Le carénage ne peut s'élever au-dessus de la ligne de toit. Il doit être fini et peint en harmonie avec la peinture de la carrosserie. Capteurs, transmetteurs, mises à l'air libre, câbles, etc. interdits à l'intérieur du carénage de capot. Les voitures utilisant de l'azote doivent être équipées soit d'un carénage de capot, soit d'un capot pour recouvrir complètement les carburateurs. Seuls les boîtiers papillon peuvent être exposés sur les voitures à injection de carburant utilisant de l'azote. Les prises d'air d'injection de type compresseur ne sont pas autorisées sur les voitures utilisant de l'azote. Pour les moteurs suralimentés, la prise d'air d'injection ne doit pas dépasser de plus de 406 mm à l'avant de l'axe du cylindre du moteur avant, ne doit pas dépasser de plus de 254 mm à l'arrière de l'axe du cylindre moteur arrière et le sommet de la prise d'air d'injection ne doit pas se trouver à plus 38 mm au-dessus de la ligne de toit horizontale. Panneau de protection au sommet du carénage de capot autorisé. Voir Règlement Général 7.6.
<b>7.8</b>	<b>PARE-BRISE, VITRES</b>
	Vitres complètes obligatoires ; du matériau polycarbonate tel le Lexan MR 4000, d'une épaisseur de 3 mm, est autorisé. Les vitres doivent être fermées ; elles n'ont pas besoin d'être en état de fonctionnement. Il est permis de couper et/ ou d'entailler le pare-brise s'il est couvert par le capot et/ou le carénage. Les vitres latérales doivent comporter pour toutes les voitures une ouverture d'un diamètre minimal de 102 mm près du pilote (1 par côté). Voir Règlement Général 7.8.
<b>8 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE</b>	
<b>8.1</b>	<b>BATTERIES</b>
	Poids total maximum avec électrolyte, pleinement chargée, boîte de batterie comprise : 45,4k g. L'utilisation de batteries montées à distance est autorisée aux fins du départ uniquement. Démarreur embarqué facultatif. Voir Règlement Général 8.1.
<b>8.2</b>	<b>BOÎTES / DISPOSITIFS DE RETARD</b>
	Interdits. Voir Règlement Général 8.2.
<b>8.3</b>	<b>ALLUMAGE</b>
	Un (1) seul distributeur ou magnéto autorisé, maximum une (1) bougie par cylindre. Les magnétos sont limités à une sortie unique de 44 A maximum. L'utilisation d'une unité MSD 8973 est autorisée sur les voitures à moteur turbocompressé et suralimenté. L'utilisation d'une unité MSD 7531 est autorisée sur les voitures utilisant de l'azote uniquement. Les limiteurs de tours électroniques (à deux étages) sur la ligne de départ et les unités MSD 7730 Power Grid sont autorisés pour tous les voitures. Voir Règlement Général 8.3.
<b>8.4</b>	<b>INTERRUPTEUR GÉNÉRAL</b>
	L'interrupteur de coupe-circuit général doit être marqué "push- off". Voir Règlement Général 8.4.
<b>8.6</b>	<b>FEU ARRIÈRE</b>
	Un feu arrière en bon état de fonctionnement obligatoire. Voir Règlement Général 8.6.
<b>8.7</b>	<b>INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE</b>

	En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote.
<b>9 – GROUPE DE SOUTIEN</b>	
<b>9.1.1</b>	<b>SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUES</b>
	Interdits.
<b>9.1.2</b>	<b>DISPOSITIF D'ARRÊT</b>
	Toutes les voitures doivent être équipées d'un Kit contrôleur d'arrêt Electrimotion Pro Mod (numéro de pièce SB001) et d'un récepteur d'arrêt Electrimotion (numéro de pièce RF001) correctement installés et en état de marche. Les voitures utilisant de l'azote doivent être équipées d'un interrupteur de pression du collecteur d'1 bar (14 psi) supplémentaire ou d'un dispositif de commande équivalent relié à la goupille de la bonbonne à incendie. Le Kit contrôleur d'arrêt Electrimotion Pro Mod et le récepteur d'arrêt Electrimotion doivent être correctement installés (voir Dessins 31 à 35 et instructions du fabricant). Sur toutes les voitures équipées d'une pompe à carburant électrique, la source d'énergie de la pompe à carburant doit passer dans le dispositif d'Arrêt de Sécurité. Modification ou falsification du Kit contrôleur d'arrêt Electrimotion Pro Mod et du récepteur d'arrêt interdite. L'Electrimotion Crew Alert Box, numéro de pièce CB001, et le Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile, numéro de pièce MS1150, peuvent être utilisés conjointement avec le contrôleur d'arrêt Electrimotion pour allumer un voyant de notification au pilote, présent sur le tableau de bord, débrayer et/ou activer le dispositif d'arrêt. Toute autre utilisation de l'Electrimotion Crew Alert Box ou du Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile est interdite.
<b>9.2</b>	<b>ENREGISTREURS DE DONNÉES</b>
	Enregistreurs de données autorisés ; ils doivent être autonomes, approuvés par la FIA et utilisés pour la collecte d'informations uniquement. Enregistreurs de données (non autonomes) intégrés à l'ECU autorisés pour certains ECU précis : voir Règlement Général 9.1 pour consulter la liste des ECU, des logiciels et des firmwares autorisés. Affichage du tableau de bord numérique autorisé. Capteurs de garde au sol autorisés ; peuvent uniquement être reliés à l'enregistreur de données. Voir Règlement Général 9.1, 9.2 et 9.11.
<b>9.3</b>	<b>SYSTÈME D'EXTINCTION D'INCENDIE</b>
	Système de 8,5 kg minimum, 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) obligatoire. Le système doit être divisé de manière qu'un minimum de 6,2 kg soit dispersé dans le compartiment moteur au moyen d'ajutages placés devant chaque ligne des tubes entre culasse et collecteur d'échappement. Les 2,3 kg restants ou plus doivent être dispersés dans l'habitacle au moyen d'un ajutage atomiseur placé aux pieds du pilote. Le système doit être installé conformément aux spécifications du constructeur. Lorsque les câbles servant à actionner la bonbonne à incendie passent dans la zone du moteur/du carter de cloche d'embrayage, ils doivent être installés à l'intérieur des longerons. Toutes les voitures doivent avoir un cylindre pneumatique ou un dispositif électronique (approuvé par la FIA) activé par le système d'extinction d'incendie qui déclenchera l'interrupteur général d'extinction ou l'interrupteur d'isolement et coupera le moteur lorsque le système anti-feu est activé. <b>Tout dispositif électronique doit intégrer un délai afin de maintenir l'alimentation du système Electrimotion.</b> Les goupilles de sûreté doivent être signalées et retirées avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 9.3.
<b>9.8</b>	<b>BONBONNES PRESSURISÉES</b>
	Un (1) conteneur pressurisé maximum par véhicule (à l'exception des extincteurs, bonbonnes d'azote et avec système d'air frais). Voir Règlement Général 9.8.
<b>9.12</b>	<b>VEHICULES DE POUSSÉE OU DE REMORQUAGE</b>
	Autorisés. Voir Règlement Général 9.12.
<b>9.14</b>	<b>WARM-UPS</b>
	Voir Règlement Général 9.5 et 9.14.
<b>10 – PILOTE</b>	
SE REPORTER ÉGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L	
<b>10.1</b>	<b>VÊTEMENTS</b>
	Voir Règlement Général 10.1.
<b>10.2</b>	<b>APPARENCE</b>
	Voir Règlement Général 10.2.
<b>10.4</b>	<b>PAPIERS</b>
	Licence de Compétition de la FIA en cours de validité. Voir le Code Sportif International de la FIA, Annexe L, Art. 9.
<b>10.5</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE</b>
	Système de retenue du pilote, avec au moins six (6) points, conforme à la Spéc. SFI 16.1, 16.5 ou 16.6 ou à la Norme FIA 8853/98, 8853-2016 installé conformément aux instructions du fabricant obligatoire. Voir Règlement Général 10.11 et 10.5.
<b>10.7</b>	<b>CASQUE</b>
	Quelle que soit la voiture, visière et casque intégral obligatoires. Voir Règlement Général 10.7 pour les normes et spécifications requises. Un système de retrait du casque Eject (Pièce SDR 890-01-30) est obligatoire et doit être installé selon les instructions du fabricant. Une cagoule Stand 21 Lid Lifter conforme à la Spéc. SFI 3.3 ou à la Norme FIA 8856-2000 peut être utilisée en remplacement du système de retrait du casque Eject. De plus, toute cagoule approuvée par la FIA conforme à la norme FIA 8856-2018, et indiquée dans la liste technique comme cagoule réduisant les charges transmises au cou du pilote pendant le retrait du casque, peut également être utilisée à la place du système de retrait du casque Eject.

<b>10.8</b>	<b>SYSTÈME / DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TÊTE ET DU COU</b>
	L'utilisation d'un dispositif / système de retenue de la tête et du cou est obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.
<b>10.10</b>	<b>VÊTEMENTS DE PROTECTION</b>
	Combinaison conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, gants et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/20 obligatoires. Les vestes/pantalons ou combinaisons conformes à la Spéc. 3.2A/20 doivent être re-certifiés tous les cinq (5) ans. (L'étiquette doit mentionner l'année 2019 ou une année ultérieure). Une cagoule de Spéc. SFI 3.3, conforme à la Norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018 ou un casque à jupe de Spéc. SFI 3.3 sont obligatoires sur toutes les voitures. Voir Règlement Général 10.10.

## SECTION 8 – TOP METHANOL DRAGSTER

## DÉSIGNATION / DESIGNATION

TMD, précédé du numéro de la voiture.  
Désignation réservée aux Dragsters suralimentés consommant du méthanol/à injection de nitrométhane et construits spécifiquement pour la compétition de dragsters. Les voitures sont pesées à l'issue d'un run, pilote compris.

## DIVISION PAR CLASSES DE POIDS

Moteur unique non suralimenté :  
2,3 kg (5,00 livres) ou plus par 16,39 cm<sup>3</sup> (pouce cube) (0,1384 kg/cm<sup>3</sup>)  
Cylindrée minimum du moteur : 6718 cm<sup>3</sup> (410 pouces cubes) Cylindrée maximum du moteur : 7472 cm<sup>3</sup> (456 pouces cubes)  
Poids minimal requis : 963 kg

Moteur unique, suralimenté par compresseur de type Roots :  
Cylindrée maximum du moteur : 8652 cm<sup>3</sup> (528 pouces cubes)  
Poids minimal requis : 895 kg

Moteur unique, suralimenté par compresseur à vis :  
Cylindrée maximum du moteur : 7636 cm<sup>3</sup> (466 pouces cubes)  
Poids minimal requis : 929 kg  
Les concurrents pourront continuer à utiliser des moteurs de cylindrée supérieure en ajoutant 2,3 kg (5 livres) pour chaque 16,39 cm<sup>3</sup> (pouce cube) supplémentaire au poids minimal requis.  
Tout carburant autre que du nitrométhane ou du méthanol interdit.  
Le pourcentage maximum de nitrométhane est de 97 %.  
Seul le méthanol est autorisé pour les moteurs suralimentés.

Chapitre

## EXIGENCES ET SPÉCIFICATIONS

## 1 – MOTEUR

## 1.2 MOTEUR

Tout moteur d'automobile alternatif à combustion interne et arbre à cames unique est autorisé. Espacement maximal des axes de cylindre, 122,94 mm (4.840"). Système d'huile à carter sec autorisé. Moteur de série à arbre à cames en tête d'origine autorisé.  
Le moteur doit être équipé d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur respectant la Spéc SFI 7.1. Le dispositif de retenue du bloc/bas moteur doit être adapté au carter d'huile et à la configuration de pompe utilisés ; il doit être monté conformément aux dispositions de la Spéc. SFI 7.1 et être utilisé conformément à l'application visée. Un système positif (flasque, lèvre, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culbuteurs. Le flasque/la lèvre doit s'étendre au-delà de la surface du joint et être profilé(e) de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s). Toute modification ou altération des blocs-moteurs, des culasses et des composants du moteur est considérée comme une modification de la conception et par conséquent interdite. Ceci inclut toute nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification significative des pièces existantes. Pour toute question concernant tout développement, nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification en relation avec les pièces, s'adresser à la FIA pour savoir s'ils sont autorisés ou interdits.  
Toutes les grandes pièces du moteur (couvre-culasses, collecteurs d'admission, compresseurs, tuyaux collecteurs, culasses, bloc, etc.) ainsi que toutes ses pièces mobiles, doivent obligatoirement être fabriquées dans l'un des matériaux suivants : aluminium, acier, fer, titane, magnésium ou autres alliages conventionnels ; la fibre de carbone, le kevlar, les céramiques, les composites, le béryllium et autres matériaux exotiques, sont interdits.  
Des couvercles d'injection et/ou des prises d'air d'injection en métal, fibre de verre ou fibre de carbone peuvent être utilisés.  
Toute modification ou altération des blocs-cylindres, des configurations de culasses et des composants du moteur est considérée comme une modification de la conception et par conséquent interdite. Ceci inclut toute nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification des pièces existantes. Pour toute question concernant tout développement, nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification en relation avec les pièces, s'adresser à la FIA. Pour une liste exhaustive des blocs-cylindres et des configurations de culasses autorisés en compétition FIA, prendre contact avec la FIA.  
Voir Règlement Général 1.2.  
Toutes les combinaisons de moteurs doivent se conformer aux exigences suivantes :

- 1) Maintenir l'interchangeabilité des pièces existantes (à savoir vilebrequins, arbres à cames, collecteurs, cache-culbuteurs, assemblages des culbuteurs, etc.).
- 2) Maintenir la configuration générale de la chambre de combustion (par exemple hémisphérique, à soupapes parallèles). L'injection directe dans le cylindre est interdite.
- 3) Maintenir l'orientation originale du cylindre par rapport à l'axe du vilebrequin.
- 4) Maintenir la culasse, le couvercle d'allumage, le collecteur d'admission, le collecteur d'échappement, la disposition des boulons de fixation du couvre-culasse ; des boulons et des goujons supplémentaires peuvent être utilisés.
- 5) Maintenir l'épaisseur minimale des parois et des nervures/membrures comme coulées/forgées à l'origine.

La liste des spécifications des culasses de moteurs au méthanol est disponible sur demande auprès du Département Technique de la FIA

## 1.2.1 CULASSES

Culasses taillées dans la masse et non d'origine autorisées. Maximum deux (2) soupapes et deux (2) bougies par cylindre.

## 1.3 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Échappement de compétition autorisé. L'échappement doit être dirigé vers l'arrière, dans la direction opposée à celle du pilote et du réservoir de carburant.

## 1.5 SYSTÈME DE CARBURANT

Les canalisations de carburant doivent être isolées de l'habitacle par un sous-plancher ou par un boîtier lorsque le moteur est situé à l'arrière

	<p>et le réservoir de carburant devant le pilote. Réservoirs de carburant pressurisés interdits. Les réservoirs de carburant doivent être montés au-dessus du longeron inférieur. Cellules de carburant autorisées. Deux (2) pompes à carburant maximum. Système de carburant électrique ou électronique interdit. Utilisation d'oxyde de propylène et/ou de protoxyde d'azote interdite.</p> <p>La température du carburant dans les voies de présentation jusqu'au contrôle de carburant qui suit l'achèvement du run ne doit pas être inférieure à 7° C.</p> <p>Si la température ambiante est inférieure à 7° C, la température du carburant ne peut pas être inférieure à la température ambiante. Tout contrôle de la température de carburant minimale non satisfaisant dans les voies de présentation avant un run entraînera l'abandon de ce run et le pilote devra retourner à son stand. Tout contrôle de la température de carburant minimale non satisfaisant après un run entraînera la disqualification de ce run.</p> <p>Réservoirs de carburant isolés autorisés. L'isolation est autorisée sur la canalisation de carburant principale uniquement depuis le réservoir jusqu'à la pompe à carburant.</p> <p>Les conduites de la jauge de carburant passant par l'habitacle doivent être en acier ou à tresse métallique, avec des fixations en acier. Les conduites flexibles de la jauge dans le compartiment du pilote doivent subir un test hydrostatique sous une pression de 51,8 bars (750 psi) pendant une durée de 30 secondes.</p> <p>Voir Règlement Général 1.5 et 1.6.</p>
<b>1.5.2</b>	<b>PRISE D'AIR D'INJECTION</b>
	<p>Ouverture maximale de l'ouverture d'air pour l'injection de 929 cm<sup>2</sup>, le sommet de l'ouverture se trouvant à 610 mm maximum au-dessus du sommet de la cage de sécurité.</p> <p>La prise d'air d'injection ne doit pas dépasser de plus de 457 mm à l'avant de l'axe du cylindre du moteur avant et ne doit pas dépasser de plus de 305 mm à l'arrière de l'axe du cylindre moteur arrière ; sa largeur ne doit pas dépasser 610 mm.</p>
<b>1.8</b>	<b>DISPOSITIF DE RÉCUPÉRATION D'HUILE</b>
	<p>Récupérateur d'huile moteur obligatoire. Matériau minimum, 1,3 mm en aluminium ou 1 mm en fibre de carbone / de Kevlar. Le récupérateur doit s'étendre vers l'avant d'au moins 25 mm depuis la face avant de la poulie inférieure et ne peut pas s'étendre vers l'arrière de plus de 152 mm au-delà du carter de pont arrière. Le récupérateur ne peut pas être plus large que le bord extérieur des longerons inférieurs et doit s'étendre jusqu'au sommet des longerons supérieurs. Le récupérateur devra être soit d'une seule pièce, soit construit de manière à être scellé comme un dispositif de récupération d'huile. Il doit avoir des cloisons d'une hauteur minimum de 102 mm pour récupérer l'huile pendant l'accélération et la décélération. La cloison avant doit être située au moins 25 mm en avant de la poulie de compresseur inférieure et la cloison arrière derrière l'arrière de la cloche d'embrayage. Les cloisons doivent être "recourbées" vers le carter d'huile pour faire en sorte que l'huile reste dans les limites des cloisons. Un doublage ininflammable absorbant l'huile est obligatoire à l'intérieur du dispositif de récupération. Un nombre minimum de fentes ou d'ouvertures dans les parois pour tenir compte du châssis, de la direction et des conduites est autorisé.</p> <p>Voir Règlement Général 1.8.</p>
<b>1.9</b>	<b>CONDUITES D'HUILE</b>
	<p>Toutes les conduites flexibles d'huile sous pression, à l'exclusion des conduites de retour et de toute conduite d'une pression maximale de 2,1 bars (30 psi), doivent utiliser une connexion sertie en usine, subir des tests de pression. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 20,7 bars (300 psi). Les conduites à démontage rapide en plastique ou en nylon sont interdites. 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> <p>Voir Règlement Général 1.9.</p>
<b>1.10</b>	<b>COMPRESSEUR</b>
	<p>Type Roots - taille maximale : 14-71 ; longueur du carter 565 mm, largeur 286 mm ; longueur du rotor 483 mm; diamètre maximal du rotor 149 mm, y compris les parties fixes. 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>L'hélice est limitée à une spirale de rotor maximale de 2,56°/cm de la longueur du rotor. Les rotors doivent être entraînés depuis l'avant (à la fois l'entraînement externe et l'engrenage interne). Toute l'ouverture d'admission doit se trouver sur / dans la surface supérieure uniquement. La profondeur maximum du volume d'admission et de celui d'échappement devant les rotors est limitée à 55 mm maximum, mesurée de la face du support de roulement au fond de la cavité. Carters taillés dans la masse interdits. La longueur maximale depuis l'avant de la poulie d'entraînement du compresseur jusqu'au bord avant du rotor est de 381 mm.</p> <p>La limite maximale de surmultiplication pour les compresseurs de type Roots est de 1:1,70.</p> <p>Panneau de protection contre l'éclatement du collecteur conforme à la Spéc. SFI 23.1 obligatoire.</p> <p>Les compresseurs à vis doivent respecter la Spéc. SFI 34.1.</p> <p>Les carters taillés dans la masse sont interdits.</p> <p>Seuls les compresseurs de type à vis PSI de Type "D" sont autorisés.</p> <p>La limite maximale de surmultiplication pour les compresseurs de type à vis est de 1:2,28.</p> <p>Panneau de protection contre l'éclatement du collecteur conforme à la Spéc. SFI 23.1 (<i>outré le panneau du compresseur</i>) obligatoire.</p> <p>Compresseurs à vitesse variable interdits.</p> <p>Le compresseur doit être à son emplacement conventionnel au-dessus du collecteur d'admission et des culasses.</p> <p>L'utilisation d'élargisseurs, carters modifiés, poulies d'entraînement décalées, ou de méthodes de fixation pour déplacer le compresseur vers l'arrière au-delà de la distance spécifiée est interdite. Tous les emplacements du collecteur et toutes les modifications du compresseur doivent être approuvé(e)s avant la compétition.</p> <p>Il est interdit de placer sous le plan de joint supérieur du compresseur un quelconque objet ou dispositif destiné à modifier les caractéristiques du passage de l'air (par exemple plaque/semelle d'insertion axiale, cloisons, etc.).</p> <p>Voir Règlement Général 1.10.</p>
<b>1.11</b>	<b>DISPOSITIF DE RETENUE DU COMPRESSEUR</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 1.11.
<b>1.12</b>	<b>COMMANDE DES GAZ</b>
	<p>Sur les voitures à moteur arrière, le système de commande des gaz doit être protégé dans le voisinage de l'entraînement du compresseur. Il doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre.</p> <p>Ressorts de commande des gaz doubles obligatoires, un à chaque extrémité de tous les axes de papillons s'étendant de bout en bout du</p>

	corps de l'injecteur. Un dispositif mécanique de contrôle des tours du moteur pendant le burnout peut être fixé à l'injecteur ou à la commande des gaz, mais il ne peut être contrôlé par le pilote. Voir Règlement Général 1.12.
<b>1.13</b>	<b>TUBES DE MISE À L'AIR LIBRE</b>
	Bac collecteur/système de tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA obligatoires. Les raccords à démontage rapide/ par torsion entre les flexibles des tubes de mise à l'air libre et les adaptateurs des tubes de mise à l'air libre des couvre-culasses doivent comprendre un dispositif de verrouillage secondaire tel qu'un morillon, une goupille de verrouillage à bille, etc. Les bandes adhésives ne constituent pas un dispositif de verrouillage principal ou secondaire satisfaisant. Des colliers de fixation doubles sont exigés aux extrémités de tous les flexibles utilisés dans le circuit de mise à l'air libre, y compris les mises à l'air libre du carter sec. Des flexibles d'un diamètre interne de 32mm minimum sont exigés entre chaque couvre-culasse et les admissions du bac collecteur et/ou les longerons, et entre chaque sortie de longeron et les deux admissions du bac collecteur. La contenance minimale du/des bac(s) collecteurs est d'un carter de 2 gallons (7,57 ltr.). Les bacs collecteurs doivent comporter des cloisons internes adéquates. La configuration minimale de l'admission du bac collecteur est de deux (2) tubes d'un diamètre interne de 29 mm (ou de taille équivalente). La configuration minimale de la sortie/décharge du bac collecteur est de deux (2) ouvertures d'un diamètre interne de 29 mm (ou de taille équivalente). Les tubes de mise à l'air libre ne doivent pas être obstrués entre l'intérieur du couvre-culasse et l'intérieur du bac collecteur (ce qui signifie qu'ils ne doivent pas comprendre d'orifices, d'espaces réduits, de matériaux de remplissage, etc.). Les systèmes faisant le vide dans les carters, quels qu'ils soient, sont interdits. Voir Règlement Général 1.13.
<b>1.14</b>	<b>COUVRE-CULASSES</b>
	Des couvre-culasses en métal coulé ou estampé utilisant tous les trous de boulons de fixation sont obligatoires. Retenues des couvre-culasses conformes à la Spéc. SFI 14.4 obligatoires sur tous les moteurs non suralimentés consommant du nitrométhane. Les joints de couvre-culasse, joints toriques, etc. doivent être complètement collés au couvre-culasse ou au plan d'étanchéité de la culasse. Les adaptateurs de tubes de mises à l'air libre sur les couvre-culasses doivent soit être entièrement soudés aux couvre-culasses, soit comprendre un joint ou un joint torique collé à l'adaptateur ou au couvre-culasse. Les couvre-culasses doivent être reliés aux culasses au moyen de goujons et d'écrous et, si possible, les boulons doivent être évités. Les puits de bougie pénétrant les couvre-culasses doivent disposer d'un dispositif de retenue visant à maintenir le puits de la bougie à l'intérieur du couvre-culasse dans le cas où la bougie serait éjectée.
<b>2 - TRANSMISSION</b>	
<b>2.1</b>	<b>DISPOSITIF ANTI-EXPLOSION</b>
	Dispositif anti-explosion obligatoire. Voir Règlement Général 2.1.
<b>2.3</b>	<b>EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR</b>
	Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 1.3 ou 1.4 et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2, obligatoires sur toutes les voitures. Trois (3) disques au maximum sur les voitures suralimentées consommant du méthanol. Quatre (4) disques au maximum sur les voitures à injection de nitrométhane. Profondeur maximale du blindage de volant moteur : 239 mm à l'intérieur. L'embrayage doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre ; la butée d'embrayage doit libérer simultanément tous les doigts, leviers, étages, etc. Tout embrayage à étages ou à relâchement variable de quelque type que ce soit est interdit. Filtre d'échappement de l'embrayage/la cloche d'embrayage obligatoire. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6 et 2.8.
<b>2.11</b>	<b>PONT ARRIÈRE</b>
	Essieu accessoire non d'origine entièrement flottant ou rigide obligatoire. Rapport (numérique) maximum : 4,58 pour les voitures équipées d'un gros bloc à compresseur de type à vis ; 4,72 pour les voitures équipées d'un gros bloc à compresseur de type Roots ; 4,90 pour les voitures équipées d'un petit bloc, indépendamment du type de compresseur utilisé. Rapport (numérique) minimum : 2,90 pour les voitures non suralimentées consommant du nitrométhane. Voir Règlement Général 2.11.
<b>2.12</b>	<b>TRANSMISSION</b>
	Boîte de vitesses interdite dans les classes non suralimentées consommant du nitrométhane. Transmissions d'origine, ou d'origine modifiées, interdites dans toutes les Classes. Transmissions à planétaires non d'origines autorisées dans les Classes suralimentées et limitées à deux unités (trois (3) vitesses). Transmission avec vitesse surmultipliée interdite. Le rapport de transmission final doit être de 1:1. Dispositif de retenue de l'embrayage recommandé sur toutes les voitures. Marche arrière obligatoire. Changements de vitesse automatiques et/ou temporisés interdits, chaque changement de vitesse individuel devant être sous le contrôle du pilote. Les bonbonnes des changements de vitesse pour commande pneumatique doivent porter l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bars) et être montées en permanence (colliers de fixation ou accrochages par bandes, surliures, etc., interdits). L'utilisation d'une transmission consistant en un convertisseur de couple non d'origine et une transmission planétaire non d'origine (trois vitesses maximum) avec un frein de transmission uniquement électrique n'est autorisée que pour les combinaisons à moteur compressé consommant du méthanol. L'unité doit être approuvée par la FIA. Blocage des convertisseurs interdit. L'utilisation d'une boîte / d'un dispositif de retard est interdite. L'utilisation d'un moniteur de régime automatique durant la procédure de présentation / de lancement est interdite. Une plaque flexible non d'origine SFI 29.2 (sans couronne de démarreur) ou un plateau d'entraînement du convertisseur en acier plein, un blindage du volant-moteur SFI 6.1, 6.2 ou 6. sont exigés. Voir Règlement Général 2.12 et 2.14.
<b>2.12.1</b>	<b>BLINDAGE DE TRANSMISSION</b>
	Un blindage d'un seul tenant conforme à la Spéc. SFI 4.1 protégeant toutes les unités de transmission et l'inverseur de marche est obligatoire.
<b>3 – FREINS ET SUSPENSION</b>	
<b>3.1</b>	<b>FREINS</b>

	Freins automatiques interdits : les freins doivent être sous le contrôle du pilote. Étriers doubles ou plaquettes ovales équivalentes, obligatoires ; deux freins hydrauliques sur les roues arrière au minimum. Rotors de freins en fibre de carbone utilisés conjointement avec des plaquettes de freins spécifiques en fibre de carbone obligatoires ; tout autre matériau interdit. Si un frein à main est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la carrosserie ou de l'habitacle. La poignée du frein à main doit être fabriquée en titane, en acier ou en aluminium d'une épaisseur de 8 mm et d'une largeur de 25 mm au moins. Allègement de la poignée du frein à main (à savoir trous, usinage, etc.) interdit. Canalisations de freins en acier obligatoires. Protection des canalisations des freins ignifugée approuvée par la FIA obligatoire sur toutes les canalisations de connexion flexibles. Les canalisations de freins doivent être protégées dans le voisinage du moteur ou de l'entraînement du compresseur. Voir Règlement Général 3.1.
<b>3.3</b>	<b>DIRECTION</b>
	Un mécanisme de déverrouillage rapide pour le volant ou une barre transversale de boîtier de direction amovible (via des goupilles à déverrouillage rapide) est obligatoire. L'utilisation d'une entretoise de direction goupillée en remplacement d'un mécanisme de déverrouillage rapide pour le volant est interdite sur les voitures à moteur avant. Voir Règlement Général 3.3 et 4.1.
<b>3.4</b>	<b>SUSPENSION</b>
	Suspensions avant en option. Dépôts de métal sur les composants de la suspension avant interdits sur toutes les voitures. Voir Règlement Général 3.4.
<b>3.6</b>	<b>BARRES "WHEELIE"</b>
	Obligatoires, doivent être fonctionnelles. Hauteur maximale de 102 mm mesurés entre la piste et le bas des roues. Autorisées. Voir Règlement Général 3.6.
<b>4 – CHÂSSIS</b>	
<b>4.2</b>	<b>LEST</b>
	Autorisé. Lest maximal TOTAL (soudé ou boulonné) : 113 kg. Voir Règlement Général 4.2.
<b>4.3</b>	<b>DÉFLECTEUR / PROTECTION DU CASQUE</b>
	<p>Toutes les voitures doivent avoir une protection arrière de la cage de sécurité. Une protection en une, deux ou trois parties est acceptable. Cette protection doit être fabriquée au minimum en titane ASTM-B-265 de Grade 2 de 1,9 mm ou en acier 4130 de 2,28mm et sa forme doit pouvoir s'adapter à la cage de sécurité. Elle doit être fixée à chacun des longerons par au moins trois (3) boulons de Grade 8 de 8 mm par côté et des bossages, au sommet par un (1) boulon de Grade 8 de 8 mm et un bossage et aux renforts arrière par au moins deux (2) boulons de Grade 8 de 8 mm par côté et des bossages. La tête des boulons doit être de type hexagonal de 13 mm. Des pattes avec boulon et écrou, lorsque l'écrou est soudé à la patte, peuvent être utilisées en remplacement des bossages.</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, toute la protection doit s'étendre complètement vers l'axe de 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. 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> <p>La protection doit être installée dans l'alignement ou dans la continuité des arceaux supérieurs de la cage de sécurité et de l'arceau d'épaule de façon à ce que l'équipement de protection ne puisse pas se coincer par inadvertance entre la protection et les composants de la cage de sécurité. Absolument aucun élément ne peut être monté sur la protection du casque ou le déflecteur au-dessus du sommet de l'arceau d'épaule (voir Dessin 27).</p> <p>Une plaque de déflexion d'aluminium 6061 T6 d'au moins 3 mm ou d'1,6 mm d'acier ou de titane doit être installée entre la cage de sécurité et le moteur ; elle s'étendra de 25 mm au-dessus de la poulie de compresseur supérieure à 25 mm au-dessous de la poulie inférieure et aura une largeur minimale de 254 mm entre l'arceau d'épaule et le point le plus haut. Dans toute configuration fermée moteur/pilote, une cloison complète doit être installée pour isoler totalement le pilote du moteur. Fixation minimale pour tout déflecteur : quatre (4) boulons de Grade 8 de 8 mm.</p> <p>Les têtes de boulons doivent être de type hexagonal de 13 mm.</p> <p>Voir Règlement Général 4.3.</p> <p>Toutes les plaques de déflexion doivent être estampillées par le fabricant de la cloison afin de certifier que le matériau approprié a été utilisé. L'estampille doit se trouver dans un endroit pouvant être inspecté facilement.</p>
<b>4.5</b>	<b>GARDE AU SOL</b>
	Voir Règlement Général 4.5.
<b>4.8</b>	<b>PARACHUTE</b>
	<p>Double parachute obligatoire. Deux (2) points d'ancrage des suspentes séparés obligatoires avec des boulons en acier chemisés de Grade 8 minimum de 12 mm avec des écrous autobloquants ou des écrous soudés aux supports du parachute. Les supports de montage des suspentes doivent être fabriqués en acier 4130 d'au moins 4,75 mm.</p> <p>Deux (2) câbles de parachute agréés par la FIA sont requis et chacun d'eux doit passer par chaque boucle d'extrémité des suspentes et être attaché selon les instructions du fabricant.</p> <p>Câbles de parachute agréés par la FIA : Amick Race Car Restraints pièce numéro PARA-101REV1, Future Fibres FF30MLB-P-MB ou Taylor Motorsports 108. En cas d'utilisation de Future Fibres FF30MLB-P-MB, seul un (1) câble est requis, qui doit passer par chaque boucle d'extrémité des suspentes et être attaché à l'aide du boulon d'ancrage d'extrémité arrière de chaque côté. Tous les câbles doivent être protégés par un matériau ignifugé. Le plancher du compartiment à parachute doit être plat et ne peut s'étendre ni sur plus de 152 mm vers l'arrière, ni au-delà du sac du parachute. La mesure sera prise à partir du point d'ancrage à l'arrière de la carrosserie. L'utilisation d'un retour sur le bord de fuite est interdite.</p> <p>Toutes les goupilles de sûreté doivent être retirées et le système doit être activé avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 4.8.</p>
<b>4.11</b>	<b>CAGE DE SÉCURITÉ</b>

	Le châssis doit être conforme aux Spéc. SFI 2.1A (voitures à moteur arrière), 10.1E (moteur avant, pilote devant le pont arrière) ou 2.2C (voitures à moteur avant, pilote derrière le pont arrière). Le châssis doit être recertifié par un Inspecteur Châssis agréé et la cage de sécurité doit porter un autocollant de série ainsi qu'une étiquette identifiant la Spécification avant de participer à un run. Voir liste des Spécifications SFI EDRC FIA pour les périodes de re-certification. Tout câblage doit passer à l'extérieur des longerons ; le passage de canalisations hydrauliques ou pneumatiques et de câbles à l'intérieur du châssis est autorisé. Voir Règlement Général 4.4, 4.11 et 10.6.
<b>4.11.1</b>	<b>CAPITONNAGE DE LA CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 4.11.1 et 10.6.
<b>4.12</b>	<b>EMPATTEMENT ET LARGEUR DE LA VOIE AVANT</b>
	Minimum 3810 mm ; maximum 7620 mm sur le côté long. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 51 mm. Largeur minimale de la voie avant : 660 mm.
<b>5 – PNEUS ET ROUES</b>	
<b>5.1</b>	<b>PNEUS</b>
	Les pneus doivent être spécifiés pour une utilisation en course par le constructeur. Pneu arrière : au maximum 457 mm de largeur et 2997 mm de circonférence ; circonférence minimum : 2743 mm. La taille des pneus doit être réglementaire, une fois qu'ils sont installés et prêts à courir aux pressions d'utilisation recommandées par le fabricant. Pneus avant : diamètre minimal de 330 mm. Voir Règlement Général 5.1.
<b>5.2</b>	<b>ROUES</b>
	Roues arrière conformes à la Spéc. SFI 15.1 ou 15.3 obligatoires ; largeur maximale 406 mm. Roues fils interdites. Disque ou couverture interdits sur la roue arrière. Chemisage intérieur obligatoire sur les roues sans anneau de retenue. Voir Règlement Général 5.2.
<b>6 – INTÉRIEUR</b>	
<b>6.1</b>	<b>HABITACLE</b>
	L'habitacle doit être conçu de façon à permettre au pilote, vêtu de son équipement complet, assis en position de conduite normale, ceintures de sécurité attachées et volant placé, de sortir de la voiture en 7 secondes maximum.
<b>6.2</b>	<b>SIÈGE DU PILOTE</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 6.2.
<b>6.2.1</b>	<b>CAPITONNAGE</b>
	Le siège doit être en mousse avec un matériau absorbant l'énergie et moulé aux formes du corps du pilote. Le capitonnage du siège doit obligatoirement être recouvert d'une couche minimum de matériau ralentissant la vitesse de propagation du feu. Le siège doit être en contact avec la totalité du dos du pilote ainsi qu'avec ses fesses et le haut de ses cuisses. Voir Règlement Général 6.2.1.
<b>7 – CARROSSERIE</b>	
<b>7.1.1</b>	<b>AILES ET SUPPORTS</b>
	Tous les supports des ailes arrière doivent être conformes à la Spéc. SFI 2.1A. La configuration des ailes est limitée à une (1) seule aile munie de trois éléments au maximum. La surface combinée totale de l'aile arrière (ensemble de tous les étages et/ou de tous les éléments), est limitée à 3548 cm <sup>2</sup> minimum, 9677 cm <sup>2</sup> au maximum. Le bord arrière ne peut dépasser de plus de 1270 mm derrière l'axe de l'essieu arrière. La hauteur maximale de toute aile, mesurée verticalement du bord arrière au sol, est de 2286 mm. Les points d'ancrage des entretoises ne peuvent se trouver en avant de la plaque moteur. Aucune partie de l'aile ne doit se trouver à moins de 153 mm du pneumatique arrière. Toutes les fixations qui servent à joindre, fixer ou soutenir l'aile et la structure de support (c.-à-d. toutes les entretoises) doivent être fixées de façon à travailler en double cisaillement. Goupilles de verrouillage à bille interdites pour la fixation. Tout réglage ou mouvement pendant un run est interdit. Toute pressurisation des entretoises d'ailes est interdite. Les plaques de garde doivent être plates, verticales et parallèles. Epaisseur maximale : 10 mm. Toute sorte de lèvres est interdite. Un retour sur le bord de fuite de 6,35 mm maximum est autorisé. La plaque de garde doit être reliée à l'aile ou à l'aileron à angle droit ; arrondi au niveau de la jonction interdit. Les dimensions maximales des plaques de garde doivent être de 559x559 mm. Pour toutes les voitures, un câble indépendant doit être enroulé autour de chaque côté de l'élément principal de l'aile arrière et être connecté aux deux câbles d'ouverture du parachute de sorte que si l'élément principal se détache du support ou si l'une ou l'autre extrémité de l'élément principal se brise, les deux parachutes se déploient automatiquement. Les câbles doivent être enroulés autour de l'élément principal à l'extérieur de la structure de soutien et être attachés (à l'aide de bandes adhésives, de filins, etc.) à l'élément principal pour éviter que les câbles ne glissent sur l'aile.
<b>7.1.2</b>	<b>CARROSSERIE</b>
	Carrosserie et capot doivent être en métal, en fibre de carbone ou en fibre de verre. L'habitacle, la structure du châssis, les arceaux de sécurité et la carrosserie doivent être conçus pour empêcher le corps et particulièrement les membres du pilote d'entrer en contact avec le revêtement de la piste. Sous-plancher, à l'intérieur de la carrosserie mais indépendant de celle-ci, obligatoire lorsque les jambes du pilote reposent sur la plaque inférieure ou le châssis. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 762 mm mesurés entre le centre de l'axe avant situé le plus en avant et le point le plus en avant de la voiture. Habitacle fermé (dais) interdit. Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, le revêtement sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, etc. Les plaques de déflexion d'air placées derrière l'habitacle ne doivent pas dépasser 432x432 mm. Les avancées, les carénages ou les arrondis d'angles, etc.

	son interdits. Une lèvre de renfort de 32 mm maximum est autorisée. Le déflecteur peut être placé devant ou derrière les tubes entre culasse et collecteur d'échappement.
<b>7.3</b>	<b>CARÉNAGES DE ROUE AVANT</b>
	Interdits.
<b>7.7</b>	<b>PARE-BRISE</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 7.7.
<b>8 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE</b>	
<b>8.0</b>	<b>COMPOSANTS ÉLECTRIQUES</b>
	Les composants électriques et électroniques sont exclusivement limités aux systèmes d'allumage, aux enregistreurs de données, aux jauges ou indicateurs électriques, et aux composants de l'extincteur d'incendie et du système de coupure du moteur automatiques. L'utilisation de minuteriers électriques / électroniques pour commander les soupapes pneumatiques et/ou contrôlées électriquement par solénoïde du système de carburant est autorisée. Le système ne peut utiliser que le mouvement du papillon ou de la pédale d'embrayage, un changement de vitesse, des minuteriers électriques / électroniques et/ou un changement de régime moteur pour commander les soupapes pneumatiques du système de carburant et/ou pour déclencher les minuteriers qui commandent les soupapes pneumatiques du système de carburant.
<b>8.2</b>	<b>BOÎTES / DISPOSITIFS DE RETARD</b>
	Interdits. Voir Règlement Général 8.2.
<b>8.3</b>	<b>ALLUMAGE</b>
	Allumage programmable autorisé. Seuls des minuteriers préprogrammés, la position de l'accélérateur, le régime moteur et autres données moteur internes (températures, débits et pressions), ainsi que les changements de transmission peuvent être pris en compte pour le contrôle du système d'allumage. Tout système d'allumage comprenant un limiteur de régime multi-points programmable et/ou un limiteur de régime par taux d'accélération de quelque forme que ce soit est interdit. Tout système d'allumage incorporant des données relatives à la performance de la voiture via des mesures, de la détection, du traitement, de l'inférence, etc. pour activer ou désactiver toute fonction ou fonctionnalité du système d'allumage est interdit. Tout capteur ou câblage qui connecte ou transmet des données de performance de la voiture directement, ou indirectement, au système d'allumage est interdit. Les composants du système d'allumage doivent être utilisés de manière compatible avec les livrets d'installation et d'instructions du fabricant sauf approbation contraire. Deux (2) magnétos maximum ; deux (2) bougies par cylindre, ne dépassant pas 44 ampères par magnéto. Les magnétos sont limités aux modèles suivants : MSD Pro Mag Systems, 12 ou 20 ampères, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160 ; MSD Pro Mag Systems, 44 ampères, 8130, 8140 ; MallorybSuper Mag Series 3, 4, 6, 7, 11. Unité MSD 7730 Power Grid autorisée. L'utilisation d'un moniteur de régime automatique durant la procédure de présentation / de lancement est interdite à moins que ce dernier ne soit équipé d'une transmission entièrement automatique avec un convertisseur. Tous les composants d'allumage dépendant d'un microprocesseur interdits. Voir Règlement Général 8.3.
<b>8.7</b>	<b>INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE</b>
	En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote.
<b>9 – GROUPE DE SOUTIEN</b>	
<b>9.1</b>	<b>ORDINATEUR</b>
	Voir Règlement Général 9.1, 9.2 et 9.11.
<b>9.1.1</b>	<b>SYSTEMES DE CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUES</b>
	Interdits. Voir Chapitre 2.12.
<b>9.1.2</b>	<b>DISPOSITIF D'ARRÊT</b>
	Kit contrôleur d'arrêt Electrimation Top Alcohol Dragster (numéro de pièce SB001TAD pour suralimentation, SB001AFD en cas d'injection de protoxyde d'azote) et récepteur d'arrêt Electrimation (numéro de pièce RF001) correctement installés et en état de marche obligatoires. Le kit contrôleur d'arrêt de sécurité Electrimation Top Alcohol Dragster doit être correctement installé (voir Dessins 36 et 37 et instructions du fabricant). Modification, ou falsification, du Kit contrôleur d'arrêt de sécurité Electrimation Top Alcohol Dragster interdite. L'Electrimation Crew Alert Box, numéro de pièce CB001, et le Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile, numéro de pièce MS1150, peuvent être utilisés conjointement avec le contrôleur d'arrêt Electrimation pour allumer un voyant de notification au pilote, présent sur le tableau de bord, débrayer et/ou activer le dispositif d'arrêt. Toute autre utilisation de l'Electrimation Crew Alert Box ou du Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile est interdite.
<b>9.2</b>	<b>ENREGISTREURS DE DONNÉES</b>
	Voir Règlement Général 9.1, 9.2 et 9.11.
<b>9.3</b>	<b>SYSTÈME D'EXTINCTION D'INCENDIE</b>
	Système d'extinction d'incendie d'un poids minimal de 8,5 kg, 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) obligatoire lorsque le pilote est assis derrière le moteur. Doit être installé conformément aux spécifications du constructeur, toutes les jauges étant clairement visibles. Les goupilles de sûreté doivent être signalées et retirées avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 9.3.
<b>9.12</b>	<b>VÉHICULES DE REMORQUAGE</b>
	Autorisés. Voir Règlement Général 9.12.

9.14	<b>WARM-UPS</b>
	Voir Règlement Général 9.5 et 9.14.
<b>10 – PILOTE</b>	
SE REPORTER ÉGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L	
10.1	<b>VÊTEMENTS</b>
	Voir Règlement Général 10.1.
10.2	<b>APPARENCE</b>
	Voir Règlement Général 10.2.
10.3	<b>SYSTÈME DE RETENUE DES BRAS</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 10.3.
10.4	<b>PAPIERS</b>
	Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Code Sportif International de la FIA, Art. 9.
10.5	<b>SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE</b>
	Système de retenue du pilote, avec au moins six (6) points, conforme à la Spéc. SFI 16.1, 16.5 ou 16.6 ou à la Norme FIA 8853/98 ou 8853-2016 obligatoire. Toutes les sangles d'épaules, de jambes et sous-abdominales peuvent être enroulées autour du châssis ou tube du châssis, à condition que la ceinture soit correctement alignée dans le sens de la traction. Lorsqu'elles sont attachées, le pilote étant en position, absolument aucun "pli" n'est autorisé sur les ceintures. D'une façon générale, toutes les ceintures doivent être montées sur le châssis à l'aide de supports de montage boulonnés ou soudés au châssis selon les instructions du fabricant. Si les supports sont boulonnés aux longerons ou aux tubes du châssis, les trous des boulons dans les longerons ou les tubes du châssis doivent être bagués, les bagues étant complètement soudées aux tubes. S'ils sont montés directement sur le châssis ou sur une patte soudée au châssis, les boulons de fixation des supports de montage doivent être à double cisaillement et à épaulement, de manière à permettre au support de pivoter et de s'aligner dans le sens de la traction. Les sangles d'épaules doivent comporter deux sangles individuelles, chacune avec son propre ancrage et point d'ancrage. Chaque sangle doit s'enrouler sur au moins 540° autour de l'arceau d'épaule. Toutes les ceintures doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Voir Règlement Général 10.5.
10.7	<b>CASQUE</b>
	Pour toutes les voitures, visière et casque intégral obligatoires Voir Règlement Général 10.7 pour les normes et spécifications requises. Un système de retrait du casque Eject (Pièce # SDR 890-01-30) est obligatoire et doit être installé selon les instructions du fabricant. Une cagoule Stand 21 Lid Lifter conforme à la Spéc. SFI 3.3 ou à la Norme FIA 8856-2000 peut être utilisée en remplacement du système de retrait du casque Eject. De plus, toute cagoule approuvée par la FIA conforme à la Norme FIA 8856-2018, et indiquée dans la liste technique comme cagoule réduisant les charges transmises au cou du pilote pendant le retrait du casque, peut également être utilisée à la place du système de retrait du casque Eject.
10.8	<b>SYSTÈME / DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TÊTE ET DU COU</b>
	L'utilisation d'un dispositif / système de retenue de la tête et du cou est obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.
10.10	<b>VÊTEMENTS DE PROTECTION</b>
	Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants 3.3/15, chaussures 3.3/15 et cagoule 3.3 ou conforme à la Norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018 obligatoires. Les pilotes de voitures compressées à moteur avant doivent utiliser obligatoirement une combinaison conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, des gants et des chaussures conformes à la Spéc. 3.3/20 et une cagoule conforme à la Spéc. 3.3 ou à la Norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018. Les vestes et pantalons ou combinaisons conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15 ou 3.2A/20 doivent être re-certifiés tous les cinq (5) ans. (L'étiquette doit mentionner l'année 2019 ou une année ultérieure). La cagoule n'est pas obligatoire lorsque le casque est fabriqué avec une "jupe" portant une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 3.3. Voir Règlement Général 10.10.

## SECTION 9 – TOP METHANOL FUNNY CAR

DÉSIGNATION	
	TMFC, précédé du numéro de la voiture. Désignation réservée aux Funny Cars consommant du méthanol, construites spécifiquement pour la compétition de dragsters. Les voitures, pilotes à bord, sont pesées à l'issue d'un run.
DIVISION PAR CLASSES DE POIDS	
	<u>Suralimenté par compresseur de type Roots :</u> Poids minimal requis : 998 kg <u>Suralimenté par compresseur à vis :</u> Poids minimal requis : 1043 kg
EXIGENCES ET SPÉCIFICATIONS	
1 – MOTEUR	
1.2	MOTEUR
	<p>Cylindrée max. de 8652 cm<sup>3</sup> pour les voitures équipées d'un compresseur de type à vis ; cylindrée max. de 9258 cm<sup>3</sup> pour les voitures équipées d'un compresseur de type Roots.</p> <p>Moteur d'automobile alternatif atmosphérique à combustion interne et un seul arbre à cames autorisé. Espacement maximal des axes de cylindre, 122,94 mm. Système d'huile à carter sec autorisé. Moteur de série à arbre à cames en tête d'origine autorisé. Le moteur doit être équipé d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur respectant la Spéc SFI 7.1. Le dispositif de retenue du bloc/bas moteur doit être adapté au carter d'huile et à la configuration de pompe utilisés ; il doit être monté conformément aux dispositions de la Spéc. SFI 7.1 et être utilisé conformément à l'application visée.</p> <p>Un système positif (<i>flasque, lèvres, etc.</i>) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culasse. Le flasque/lèvre doit s'étendre au-delà de la surface du joint et être profilé de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s). Toutes les grandes pièces du moteur (<i>couvre culasses, collecteurs d'admission, compresseurs, tuyaux collecteurs, culasses, bloc, etc.</i>) ainsi que toutes ses pièces mobiles, doivent obligatoirement être fabriquées dans l'un des matériaux suivants : aluminium, acier, fer, titane, magnésium ou autres alliages conventionnels ; la fibre de carbone, le kevlar, les céramiques, les composites, le béryllium et autres matériaux exotiques, sont interdits. Des couvercles d'injection et/ou des prises d'air d'injection en métal, fibre de verre ou fibre de carbone peuvent être utilisés. Toute modification ou altération des blocs-cylindres, des configurations de culasses et des composants du moteur sera considérée comme une modification de la conception et par conséquent interdite. Ceci inclut toute nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification des pièces existantes. Pour toute question concernant tout développement, nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification en relation avec les pièces, s'adresser à la FIA. Pour une liste exhaustive des blocs-cylindres et des configurations de culasses autorisés en compétition FIA, prendre contact avec la FIA. Voir Règlement Général 1.2.</p> <p>Toutes les combinaisons de moteurs doivent se conformer aux exigences suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Maintenir l'interchangeabilité des pièces existantes (<i>à savoir vilebrequins, arbres à cames, collecteurs, cache-culbuteurs, assemblages des culbuteurs, etc.</i>).</li> <li>Maintenir la configuration générale de la chambre de combustion (<i>par exemple hémisphérique, à soupapes parallèles</i>). L'injection directe dans le cylindre est interdite.</li> <li>Maintenir l'orientation originale du cylindre par rapport à l'axe du vilebrequin.</li> <li>Maintenir la culasse, le couvercle d'allumage, le collecteur d'admission, le collecteur d'échappement, la disposition des boulons de fixation du couvre-culasse ; des boulons et des goujons supplémentaires peuvent être utilisés.</li> <li>Maintenir l'épaisseur minimale des parois et des nervures/membrures comme coulées/forgées à l'origine.</li> </ol> <p>La liste des spécifications des culasses de moteurs au méthanol est disponible sur demande auprès du Département Technique de la FIA</p>
1.2.1	CULASSES
	Culasses taillées dans la masse et non d'origine autorisées. Deux soupapes et deux bougies par cylindre maximum.
1.3	TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT
	Échappement à double conduit isolé obligatoire. Le double conduit doit s'étendre jusqu'au début du coude au bas de la carrosserie. Angle minimum pour le tuyau : 32°. Diamètre extérieur maximum du tuyau d'échappement 70 mm. Les diamètres extérieur et intérieur doivent demeurer constants en commençant 203 mm sous le flasque du tuyau jusqu'à sa sortie.
1.5	SYSTÈME DE CARBURANT
	<p>Cellule de carburant recommandée. Réservoirs de carburants pressurisés interdits. Pour éviter la possibilité que le feu ne s'introduise dans le réservoir par le système de ventilation, celui-ci doit déboucher à l'extérieur de la carrosserie. Ventilation du réservoir de carburant, trou de 25 mm de diamètre maximum devant la carrosserie pour ventiler le réservoir de carburant, à l'extérieur de la carrosserie seulement. Deux (2) pompes à carburant maximum. Système de carburant électrique ou électronique interdit. Utilisation d'oxyde de propylène et/ou de protoxyde d'azote interdite. Il est interdit d'isoler les conduites de carburant et les réservoirs de carburant. Voir Règlement Général 1.5 et 1.6.</p> <p>La température du carburant dans les voies de présentation jusqu'au contrôle de carburant qui suit l'achèvement du run ne doit pas être inférieure à 7° C. Si la température ambiante est inférieure à 7° C, la température du carburant ne peut pas être inférieure à la température ambiante. Tout contrôle de la température de carburant minimale non satisfaisant dans les voies de présentation avant un run entraînera l'abandon de ce run et le pilote devra retourner à son stand. Tout contrôle de la température de carburant minimale non satisfaisant après un run entraînera la disqualification de ce run.</p> <p>Les conduites de la jauge de carburant passant par l'habitacle doivent être en acier ou à tresse métallique, avec des fixations en acier. Les conduites flexibles de la jauge dans le compartiment du pilote doivent subir un test hydrostatique sous une pression de 51,8 bars pendant une durée de 30 secondes.</p>
1.5.2	PRISE D'AIR D'INJECTION
	La prise d'air d'injection ne doit pas dépasser de plus de 457 mm à l'avant de l'axe du cylindre du moteur avant, ne doit pas dépasser de plus de 305 mm à l'arrière de l'axe du cylindre moteur arrière ; sa hauteur ne doit pas dépasser le sommet du pare-brise, son ouverture ne doit pas dépasser 929 cm <sup>2</sup> (1 ft <sup>2</sup> ) et sa largeur ne doit pas dépasser 610 mm.
1.8	DISPOSITIF DE RÉCUPÉRATION D'HUILE

	<p>Dispositif de récupération d'huile moteur obligatoire. Matériau minimum, 1,3 mm d'aluminium ou 1 mm de fibre de carbone / de Kevlar. Le récupérateur peut s'étendre en arrière de la plaque moteur pour récupérer de l'huile du joint arrière principal mais il ne doit pas dépasser de plus de 76 mm en arrière la plaque moteur. La longueur du récupérateur depuis l'avant de la plaque moteur doit s'étendre d'au moins 25 mm en avant de la face avant de la poulie inférieure. La largeur du récupérateur ne peut pas dépasser le bord extérieur des longerons inférieurs et il doit s'étendre jusqu'au sommet des longerons supérieurs. Le récupérateur devra être soit d'une seule pièce, soit construit de manière à être scellé comme un dispositif de récupération d'huile. Il doit avoir des cloisons d'une hauteur minimum de 102 mm à l'avant et des cloisons d'une hauteur minimum de 51 mm à l'arrière pour récupérer l'huile pendant l'accélération et la décélération. Les cloisons doivent être "recourbées" vers le carter d'huile pour faire en sorte que l'huile reste dans les limites des cloisons. Voir Règlement Général 1.8.</p>
<b>1.9</b>	<b>CONDUITES D'HUILE</b>
	<p>Toutes les conduites flexibles d'huile sous pression, à l'exclusion des conduites de retour et de toute conduite d'une pression maximale de 2,1 bars (30 psi), doivent utiliser une connexion sortie en usine, subir des tests de pression. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 20,7 bars (300 psi). Les conduites à démontage rapide en plastique ou en nylon sont interdites. 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. Voir Règlement Général 1.9.</p>
<b>1.10</b>	<b>COMPRESSEUR</b>
	<p>Taille maximale pour le type Roots : 14-71 ; longueur du carter 565 mm, largeur 286 mm ; longueur du rotor 483 mm ; diamètre maximal du rotor 149 mm, y compris les parties fixes. 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. L'hélice est limitée à une spirale de rotor maximale de 2,56°/cm de la longueur du rotor. Les rotors doivent être entraînés depuis l'avant (à la fois l'entraînement externe et l'engrenage interne). Toute l'ouverture d'admission doit se trouver sur / dans la surface supérieure uniquement. La profondeur maximum du volume d'admission et de celui d'échappement devant les rotors est limitée à 55 mm maximum, mesurée de la face du support de roulement au fond de la cavité. Carters taillés dans la masse interdits. La longueur maximale depuis l'avant de la poulie d'entraînement du compresseur jusqu'au bord avant du rotor est de 381 mm. La limite maximale de surmultiplication pour les compresseurs de type Roots est de 1:1,70. Un panneau de protection contre l'éclatement du collecteur conforme à la Spéc. SFI 23.1 est obligatoire- Les compresseurs de type à vis doivent être conformes à la Spéc. SFI 34.1. Les carters taillés dans la masse sont interdits. Seuls les compresseurs de type à vis PSI de Type "D" sont autorisés. La limite maximale de surmultiplication pour les compresseurs de type à vis est de 1:1,92. Panneau de protection contre l'éclatement du collecteur conforme à la Spéc. SFI 23.1 (autre le panneau du compresseur) obligatoire. Les voitures avec un panneau de protection contre l'éclatement du collecteur d'admission / compresseur à l'arrière doivent avoir un conduit en acier de 0,6 mm ou en aluminium de 0,8 mm ou un conduit en fibre de carbone avec une garniture ou un revêtement ralentissant la vitesse de propagation du feu, d'un diamètre de 102 mm minimum, ceci afin d'atténuer la pression d'éclatement autour des panneaux de protection. Ce conduit traversera le cloison pare-feu et sortira à l'extérieur par la vitre latérale. Compresseurs à vitesse variable interdits. Le compresseur doit être à son emplacement conventionnel au-dessus du collecteur d'admission et des culasses. L'utilisation d'élargisseurs, carters modifiés, poulies d'entraînement décalées, ou de méthodes de fixation pour déplacer le compresseur vers l'arrière au-delà de la distance spécifiée est interdite. Tous les emplacements du collecteur et toutes les modifications du compresseur doivent être approuvé(s) avant la compétition. Il est interdit de placer sous le plan de joint supérieur du compresseur un quelconque objet ou dispositif destiné à modifier les caractéristiques du passage de l'air (par exemple plaque/semelle d'insertion axiale, cloisons, etc.) Voir Règlement Général 1.10</p>
<b>1.11</b>	<b>DISPOSITIF DE RETENUE DU COMPRESSEUR</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 1.11.
<b>1.12</b>	<b>COMMANDE DES GAZ</b>
	<p>La commande des gaz doit être directement actionnée par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. A condition de ne pas être sous le contrôle du pilote, un dispositif mécanique de contrôle des tours du moteur pendant le "burnout" peut être associé à la commande de l'injection ou des gaz. Voir Règlement Général 1.12.</p>
<b>1.13</b>	<b>TUBES DE MISE À L'AIR LIBRE</b>
	<p>Bac collecteur/système de tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA obligatoires. Les raccords à démontage rapide/par torsion entre les flexibles des tubes de mise à l'air libre et les adaptateurs des tubes de mise à l'air libre des couvre-culasses doivent comprendre un dispositif de verrouillage secondaire tel qu'un morillon, une goupille de verrouillage à bille, etc. Les bandes adhésives ne constituent pas un dispositif de verrouillage principal ou secondaire satisfaisant. Des colliers de fixation doubles sont exigés aux extrémités de tous les flexibles utilisés dans le circuit de mise à l'air libre, y compris les mises à l'air libre du carter sec. Des flexibles d'un diamètre interne de 32 mm minimum sont exigés entre chaque couvre-culasse et les admissions du bac collecteur et/ou les longerons, et entre chaque sortie de longeron et les deux admissions du bac collecteur. La contenance minimale du(des) bac(s) collecteurs) est de 3,8 l. lorsque les rejets du couvre-culasse sont orientés vers les longerons supérieurs ; sinon, une contenance du carter de 7,6 l. est obligatoire. La configuration minimale de l'admission et de la sortie/décharge du bac collecteur est de deux (2) ouvertures d'un diamètre interne de 29 mm (ou de taille équivalente). Les tubes de mise à l'air libre ne doivent pas être obstrués entre l'intérieur du couvre-culasse et l'intérieur du bac collecteur (ce qui signifie qu'ils ne doivent pas comprendre d'orifices, d'espaces réduits, de matériaux de remplissage, etc.). Voir Règlement Général 1.13.</p>
<b>1.14</b>	<b>COUVRE-CULASSES</b>
	<p>Des couvre-culasses en métal coulé, utilisant tous les trous des boulons de fixation, sont obligatoires. Les joints de couvre-culasse, joints toriques, etc. doivent être complètement collés au couvre-culasse ou au plan d'étanchéité de la culasse. Les adaptateurs de tubes de mises à l'air libre sur les couvre-culasses doivent soit être entièrement soudés aux couvre-culasses, soit comprendre un joint ou un joint torique collé à l'adaptateur ou au couvre-culasse. Les couvre-culasses doivent être reliés aux culasses au moyen de goujons et d'écrous et, si possible, les boulons doivent être évités. Les puits de bougie pénétrant les couvre-culasses doivent disposer d'un dispositif de retenue visant à maintenir le puits de la bougie à l'intérieur du couvre-culasse dans le cas où la bougie serait éjectée.</p>

<b>2.1</b>	<b>DISPOSITIF ANTI-EXPLOSION</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 2.1.
<b>2.3</b>	<b>EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR</b>
	Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 1.3 ou 1.4, à trois (3) disques au maximum, et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2, obligatoires. Profondeur maximale du blindage de volant moteur : 219 mm. L'embrayage doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre ; la butée d'embrayage doit libérer simultanément tous les doigts, leviers, étages, etc. Tout embrayage à étages ou à relâchement variable de quelque type que ce soit est interdit. Filtre d'échappement de l'embrayage/la cloche d'embrayage obligatoire. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6 et 2.8.
<b>2.4</b>	<b>ARBRE DE TRANSMISSION</b>
	Chaque extrémité de l'arbre de transmission doit être complètement protégée sur 360° par une couverture en acier de 2 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.
<b>2.11</b>	<b>PONT ARRIÈRE</b>
	Essieu non d'origine entièrement flottant ou rigide obligatoire. Rapport ( <i>numérique</i> ) maximum de 4,30:1 pour les voitures équipées de compresseurs à vis et de 4,58:1 pour les voitures équipées de compresseurs de type Roots. Voir Règlement Général 2.11.
<b>2.12</b>	<b>TRANSMISSION</b>
	La transmission est limitée à deux (2) unités ( <i>trois (3) vitesses avant</i> ). Transmission avec vitesse surmultipliée interdite. Le rapport de transmission final doit être de 1:1. Dispositif de retenue de l'embrayage recommandé sur toutes les voitures. Marche arrière obligatoire. Changements de vitesse automatiques et/ou temporisés interdits, chaque changement de vitesse individuel devant être sous le contrôle du pilote. Les bonbonnes des changements de vitesse pour commande pneumatique doivent porter l'estampille CE ou DOT 1800 livres (124 bars) et être montées en permanence ( <i>colliers de fixation ou accrochages par bandes, surliures, etc., interdits</i> ). L'utilisation d'une transmission consistant en un convertisseur de couple non d'origine et une transmission planétaire non d'origine ( <i>trois (3) vitesses maximum</i> ) avec un frein de transmission uniquement électrique n'est autorisée que pour les combinaisons à moteur compressé consommant du méthanol. L'unité doit être approuvée par la FIA. Blocage des convertisseurs interdit. L'utilisation d'une boîte / d'un dispositif de retard est interdite. L'utilisation d'un moniteur de régime automatique durant la procédure de présentation / de lancement est interdite. Une plaque flexible non d'origine SFI 29.2 ( <i>sans couronne de démarreur</i> ) ou un plateau d'entraînement du convertisseur en acier plein et un blindage du volant-moteur SFI 6.1, 6.2 ou 6. sont exigés. Voir Règlement Général 2.12, 2.13 et 2.14.
<b>2.12.1</b>	<b>BLINDAGE DE TRANSMISSION</b>
	Un blindage d'un seul tenant conforme à la Spéc. SFI 4.1 protégeant toutes les unités de transmission et l'inverseur de marche est obligatoire.
<b>3 – FREINS ET SUSPENSION</b>	
<b>3.1</b>	<b>FREINS</b>
	Freins automatiques interdits : les freins doivent être sous le contrôle du pilote. Freins à disque sur les quatre roues avec double maître-cylindre obligatoires. Rotors de freins en fibre de carbone utilisés conjointement avec des plaquettes de freins spécifiques en fibre de carbone ( <i>avant et arrière</i> ) obligatoires ; tout autre matériau interdit. Canalisations de freins en acier obligatoires. Voir Règlement Général 3.1. Protection des canalisations des freins ignifugée approuvée par la FIA obligatoire sur toutes les canalisations de connexion flexibles ( <i>avant et arrière</i> ). Si un frein à main est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la carrosserie ou de l'habitacle. La poignée du frein à main doit être fabriquée en titane, en acier ou en aluminium d'une épaisseur de 8 mm et d'une largeur de 25 mm au moins. Allègement de la poignée du frein à main ( <i>à savoir trous, usinage, etc.</i> ) interdit. Les canalisations de freins doivent être protégées dans le voisinage du moteur ou de l'entraînement du compresseur.
<b>3.3</b>	<b>DIRECTION</b>
	Un mécanisme de déverrouillage rapide pour le volant est obligatoire. Voir Règlement Général 3.3 et 4.1.
<b>3.4</b>	<b>SUSPENSION</b>
	Suspensions avant en option. Dépôts de métal sur les composants de la suspension avant interdits sur toutes les voitures. Voir Règlement Général 3.4.
<b>3.6</b>	<b>BARRES "WHEELIE"</b>
	Autorisées. Voir Règlement Général 3.6.
<b>4 – CHÂSSIS</b>	
<b>4.2</b>	<b>LEST</b>
	Autorisé. Lest maximal TOTAL ( <i>soudé ou boulonné</i> ) 113 kg. Voir Règlement Général 4.2.
<b>4.3</b>	<b>PROTECTION DU CASQUE</b>
	Toutes les voitures en Top Methanol Funny Car doivent avoir un blindage arrière 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 1,9 mm (0.075") ou en acier 4130 de 2,28 mm (0.090") ou être d'une construction composite acceptée par la FIA et sa forme doit pouvoir s'adapter à la cage de sécurité. Elle doit être fixée à chacun des longerons par au moins cinq 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. Les blindages en trois parties doivent être faits avec deux protections latérales et la section centrale. La protection doit être installée dans l'alignement ou dans la continuité des arceaux supérieurs de la cage de sécurité et de l'arceau d'épaule de façon à ce que l'équipement de protection ne puisse pas se coincer par inadvertance entre la protection et les composants de la cage de sécurité. Absolument aucun élément ne peut être monté sur la protection du casque ou le déflecteur au-dessus du sommet de l'arceau d'épaule. Les têtes de boulons doivent être de type hexagonal de 13 mm.
<b>4.4.1</b>	<b>SANGLE DE REMORQUAGE</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 4.4.1.
<b>4.5</b>	<b>GARDE AU SOL</b>
	Voir Règlement Général 4.5.
<b>4.8</b>	<b>PARACHUTE</b>
	Double parachute obligatoire. Deux (2) points d'ancrage des suspentes séparés obligatoires avec des boulons en acier chemisés de Grade 8 minimum de 12 mm avec des écrous autobloquants ou des écrous soudés aux supports du parachute. Les supports de montage des suspentes doivent être fabriqués en acier 4130 d'au moins 4,75 mm. Deux (2) câbles de parachute agréés par la FIA sont requis et doivent passer par chaque boucle d'extrémité des suspentes et être attachés à l'aide de boulons d'ancrage d'extrémité arrière de chaque côté. Les fixations d'ancrage à chaque extrémité des deux câbles doivent se fixer soit aux boulons d'ancrage d'extrémité arrière, soit aux deux extrémités d'un même boulon ( <i>l'une (1) sous la tête du boulon et l'autre sous l'écrou</i> ). Les câbles doivent être recouverts d'un matériau résistant au feu. Câbles de parachute agréés par la FIA : Amick Race Car Restraints pièce numéro PARA-101REV1, Future Fibres FF30MLB-P-MB ou Taylor Motorsports 108. En cas d'utilisation de Future Fibres FF30MLB-P-MB, seul un câble est requis, qui doit passer par chaque boucle d'extrémité des suspentes et être attaché à l'aide du boulon d'ancrage d'extrémité arrière de chaque côté. Tous les câbles doivent être protégés par un matériau ignifugé. Le plancher du compartiment à parachute doit être plat et ne peut s'étendre ni sur plus de 152 mm vers l'arrière, ni au-delà du sac du parachute. La mesure sera prise à partir du point d'ancrage à l'arrière de la carrosserie. L'utilisation d'un retour sur le bord de fuite est interdite. Toutes les goupilles de sûreté doivent être retirées et le système doit être activé avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 4.8.
<b>4.11</b>	<b>CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Le châssis doit être conforme à la Spéc. SFI 10.1E. Le châssis doit être recertifié par un Inspecteur Châssis agréé et la cage de sécurité doit porter un autocollant de série ainsi qu'une étiquette identifiant la Spécification avant de participer à un run. Voir liste des Spécifications SFI EDRF FIA pour les périodes de re-certification. Tout câblage doit passer à l'extérieur des longerons ; le passage de canalisations hydrauliques ou pneumatiques et de câbles à l'intérieur du châssis est autorisé. La pressurisation des longerons au lieu de bonbonnes d'air est interdite. Voir Règlement Général 4.11.
<b>4.11.1</b>	<b>CAPITONNAGE DE LA CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 4.11.1 et 10.6.
<b>4.12</b>	<b>EMPATTEMENT</b>
	2540 mm minimum ; longueur maximale 3175 mm. Variation maximale de la voie de gauche à droite : 51 mm. La largeur de la voie à l'arrière ne peut s'écarter de la carrosserie vers l'extérieur ; vers l'intérieur, la tolérance maximale est de 76 mm à l'arrière, et de 153 mm à l'avant, les mesures étant prises entre le bord externe du pneu et le bord interne de la carrosserie.
<b>5 – PNEUS ET ROUES</b>	
<b>5.1</b>	<b>PNEUS</b>
	Les pneus doivent être spécifiés pour une utilisation en course par le constructeur. Pneu arrière : au maximum 457 mm de largeur et 2997 mm de circonférence ; circonférence minimum : 2743 mm. La taille des pneus doit être réglementaire, une fois qu'ils sont installés et prêts à courir aux pressions d'utilisation recommandées par le fabricant. Voir Règlement Général 5.1.
<b>5.2</b>	<b>ROUES</b>
	Roues arrière conformes à la Spéc. SFI 15.1 ou 15.3 obligatoires ; largeur maximale : 407 mm. Doivent être complètement isolées de l'habitacle. Roues fils interdites. Disques ou couvertures de roue interdits. Chemisage intérieur du pneu obligatoire sur les roues sans anneau de retenue. Voir Règlement Général 5.2.
<b>6 – INTÉRIEUR</b>	
<b>6.1</b>	<b>HABITACLE</b>
	L'habitacle doit être conçu de façon à permettre au pilote, vêtu de son équipement complet, assis en position de conduite normale, ceintures de sécurité attachées et volant placé, de sortir de la voiture en 9 secondes maximum.
<b>6.2</b>	<b>SIÈGE DU PILOTE</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 6.2.
<b>6.2.1</b>	<b>CAPITONNAGE</b>
	Le siège doit être en mousse avec un matériau absorbant l'énergie et moulé aux formes du corps du pilote. Le capitonnage du siège doit obligatoirement être recouvert d'une couche minimum de matériau ralentissant la vitesse de propagation du feu. Le siège doit être en contact avec la totalité du dos du pilote ainsi qu'avec ses fesses et le haut de ses cuisses. Voir Règlement Général 6.2.1.
<b>6.2.2</b>	<b>REVÊTEMENT INTÉRIEUR</b>
	L'intérieur de l'habitacle, la cloison pare-feu, le siège, etc., doivent être en aluminium ou en acier. Magnésium ou fibre de carbone interdits ; boîtier d'injecteur en fibre de carbone autorisée. Voir Règlement Général 6.2.2.
<b>7 – CARROSSERIE</b>	

<b>7.1</b>	<b>AILERONS</b>
	Interdits.
<b>7.1.1</b>	<b>AILES</b>
	Interdites.
<b>7.1.2</b>	<b>CARROSSERIE</b>
	<p>Toute modification de la carrosserie non expressément autorisée dans ce Règlement est interdite. Toute carrosserie répondant à l'ensemble des exigences qui s'appliquent à la catégorie Funny Car en matière de carrosserie peut être acceptée dans la catégorie TMFC. Les carrosseries utilisées en compétition devront provenir de moules approuvés par la FIA. Toute modification non expressément autorisée dans les dispositions relatives à la carrosserie des Funny Cars (<i>Section 11</i>) est interdite. Le modèle de carrosserie ne doit pas être de plus de 15 ans d'âge. Toute carrosserie doit correspondre à celle d'un coupé à 2 portes, d'une voiture de sport à 2 portes ou d'une conduite intérieure d'un type produit en série à l'origine par un constructeur automobile.</p> <p>Calandre simulée de mêmes configuration et conception pour la carrosserie spécifique utilisée, obligatoire ; trous de passage d'air interdits. La carrosserie doit avoir mesuré à l'origine 1600 mm de largeur au minimum au niveau de l'axe des essieux avant et arrière. La largeur maximale de la carrosserie et/ou du toit ne peut dépasser les dimensions de série. Les copies en fibre de verre ou en fibre de carbone de carrosseries de série sont autorisées. La carrosserie pourra être allongée ou raccourcie. Les contours avant et arrière de la carrosserie doivent ressembler aux configuration et conception de la carrosserie spécifique utilisée ; les trous pour le passage de l'air sont interdits. Variation maximale de largeur de la carrosserie entre l'avant et l'arrière : 152 mm. Largeur de carrosserie minimale, 1524 mm une fois montée. La carrosserie sera mesurée de l'axe des essieux avant à l'axe des essieux arrière. Il est interdit d'inclure les passages de roue ou d'utiliser les carénages de roue. La mesure de largeur ne tiendra aucun compte des ailes élargies ou élargisseurs 25 mm (<i>au maximum</i>) n'appartenant pas aux carrosseries d'origine produites en usine.</p> <p>Ouvertures des passages de roues : elles seront à l'avant de 127 mm minimum, mesurés verticalement à partir de l'axe des essieux avant et, à l'arrière, de 203 mm minimum, mesurés verticalement à partir de l'axe des essieux arrière. Côté arrière du spoiler latéral, 457 mm minimum mesurés directement à partir de l'axe des essieux arrière. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 1016 mm mesurés entre le centre de l'axe avant situé le plus en avant et le point le plus en avant de la carrosserie. Les moulures de flanc (<i>s'il s'agit d'une voiture de série</i>), les logements ou échancrures de feux avant et arrière doivent être incorporés à la carrosserie. La zone des feux arrière peut être articulée (<i>au sommet seulement</i>) pour l'aération, 645 cm<sup>2</sup> maximum par côté, tout autre trou étant interdit à l'arrière de la carrosserie. Carénages de capot interdits ; l'injection doit saillir du capot. Dimensions maximales du capot, 660 mm de largeur sur 127 mm de hauteur. L'ouverture pour le couvercle du compresseur doit présenter un espace libre de 64 mm minimum entre la carrosserie et la commande des gaz. Retour sur le bord de fuite autorisé sur le côté avant de l'ouverture du compresseur ; hauteur maximale 25 mm. Le retour sur le bord de fuite doit être installé à 90° par rapport à la carrosserie.</p> <p>Les extensions du spoiler latéral ne pourront avoir plus de 25 mm de largeur. Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, les "rub bars" / déflecteurs ne peuvent dépasser la carrosserie intérieure, etc. Les décisions finales concernant les modifications de carrosserie sont du ressort du Département Technique de la FIA.</p> <p>Les carrosseries doivent pouvoir être enlevées à l'aide d'un mécanisme d'ouverture arrière qui doit être accessible dans la zone du panneau de feux arrière. Le mécanisme d'ouverture arrière doit être du type goupille et câble. Il ne doit pas être obstrué, il doit être aisément visible et ne pas être situé dans les 76 mm de toute autre ouverture. La poignée d'ouverture doit être en T et mesurer 76 mm de long au minimum. Toute méthode utilisée pour permettre à la carrosserie de se déplacer (<i>par ex. ressorts, amortisseurs, etc.</i>) pendant le run est interdite. Prendre contact avec le Département Technique de la FIA pour connaître le modèle, le fonctionnement et l'installation agréés.</p> <p>Un panneau de protection contre l'éclatement de la carrosserie (<i>le capot-moteur</i>), d'au moins 1858 cm<sup>2</sup>, est obligatoire sur toutes les voitures munies d'un compresseur de type à vis. Le panneau de protection de la carrosserie contre l'éclatement doit être fixé par des vis en plastique et deux (2) câbles du panneau de protection de la carrosserie agréés par la FIA, avec plaques de carrosserie distinctes boulonnées avec des plaques de chaque côté du panneau.</p> <p>Les câbles du panneau de protection doivent être reliés à l'un des côtés uniquement du panneau de protection.</p> <p>Câbles du panneau de protection de la carrosserie agréés par la FIA : Amick Race Car Restraints pièce numéro JF-101 ou agréés par la FIA. Tout nouveau dessin et toute nouvelle conception de carrosserie doivent recevoir l'approbation finale de la FIA avant la course. Les plans, dessins et illustrations, etc. doivent être soumis au Département Technique de la FIA pour approbation. Les spécifications de carrosserie peuvent varier pour certaines voitures de démonstration, sous réserve de l'approbation préalable de la FIA. L'intérieur de la carrosserie, zone du toit comprise, et tous les composants composites tels que minuteriers, etc. doivent être recouverts par une garniture ou un revêtement de Spéc. SFI 54.1, ralentissant la vitesse de propagation du feu, appliqué en accord avec les spécifications et recommandations du fabricant. Tous les boulons et dispositifs de fixation sur la carrosserie, les fenêtres, etc., doivent comporter des têtes rondes vers l'extérieur de la carrosserie. Tous les raidisseurs doivent être placés à l'intérieur de la carrosserie, que ce soit sur les fenêtres, le spoiler, etc. La structure de fixation de la carrosserie ne peut être ajustable. Le cadre doit être fixé à demeure, sans ajustements.</p>
<b>7.1.3</b>	<b>ISSUE DE SECOURS</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 7.1.3.
<b>7.1.4</b>	<b>PARE-CHOC ARRIÈRE</b>
	<p>La voiture doit être équipée d'un pare-chocs arrière consistant en une surface verticale minimale de 76 mm ; ouverture maximale permise pour suspentes de parachute, 102 mm sur 762 mm. Le bord arrière du pare-chocs arrière ne peut dépasser de plus de 1372 mm de l'axe des essieux arrière. Distance maximale du bord arrière du pare-chocs arrière au sol, 737 mm, avec une pression de pneu arrière de 0,64 bar (4,5 psi).</p> <p>Lèvre de 25 mm maximum autorisée sur le pare-chocs arrière comme renfort, non incluse dans la mesure générale.</p>
<b>7.1.5</b>	<b>SPOILERS</b>
	<p>Autorisés à l'avant et à l'arrière. Le spoiler arrière ne doit pas faire partie intégrante de la carrosserie. Le déplacement du capot arrière ne peut dépasser de plus d'un tiers la vitre arrière des répliques de la carrosserie de production. Les surfaces latérales des capots arrière surélevés doivent être complètement recouvertes par les plaques de garde verticales du spoiler.</p> <p>Largeur maximale du spoiler arrière 1372 mm. Les plaques de garde verticales du spoiler arrière ne peuvent être situées en avant de l'axe des essieux arrière ni au-dessus de la vitre latérale arrière. Les plaques de garde verticales ne peuvent être situées à plus de 127 mm au-dessus de la ligne de toit. Le point le plus en arrière de la plaque de garde verticale ne peut dépasser l'axe des essieux arrière de plus de 1524 mm. Supports des plaques de garde verticales autorisés sur un seul des deux côtés des plaques de garde. Lèvre sur le bord arrière de la plaque de garde (<i>verticale</i>) 13 mm maximum.</p> <p>Le bord arrière du spoiler arrière ne peut dépasser l'axe des essieux arrière de plus de 1422 mm ni surplomber la ligne de toit de plus de 76 mm et les bords avant et arrière ne peuvent être montés de manière à créer une "configuration d'aile". Le "retour sur le bord de fuite" du spoiler ne doit pas dépasser 51 mm vers l'avant ou vers l'arrière. L'installation de générateurs de turbulence n'est autorisée que sur le spoiler ;</p>

	elle est interdite sur la carrosserie de la voiture. Tout réglage ou mouvement est interdit pendant un run. Le passage de l'air dans ou sous le déflecteur est interdit, sauf dans la zone articulée des feux arrière.
<b>7.3</b>	<b>AILES</b>
	Quatre ailes de série obligatoires. Modifications autorisées pour permettre la relocalisation de l'essieu. Les bossages des ailes avant ne peuvent mesurer plus de 64 mm entre la partie plane de la ligne d'aile et le sommet du bossage.
<b>7.4</b>	<b>CLOISON PARE-FEU</b>
	Doit être d'aluminium ou d'acier ( <i>magnésium interdit</i> ). Cloison pare-feu en forme de V fabriquée en aluminium de 1 mm minimum autorisée ; autrement la partie de la cloison pare-feu entre la surface intérieure de la carrosserie et le châssis ne peut être supérieure à 305 mm, mesurée entre le bas du marchepied et le bas de la cloison pare-feu. Elle doit être équipée de chaque côté, à proximité des couvre-culasses, de "fenêtres à feu" ne mesurant pas plus de 161 cm pour avertir le pilote de tout incendie. Du verre feuilleté de sécurité ou des plastiques résistant au feu tels que Lexan ou Plex 70 ( <i>polycarbonate</i> ) sont obligatoires ( <i>voir Dessin 28</i> ). Voir Règlement Général 7.4.
<b>7.8</b>	<b>PARE-BRISE / VITRES</b>
	Pare-brise obligatoire. Les vitres latérales sont en option ; s'il y en a, elles doivent être propres. La vitre arrière et les vitres latérales arrière ( <i>si elles faisaient partie de l'équipement de série</i> ) doivent être définies par leur ligne réelle dans la carrosserie, et peintes ( <i>ou décalcomaniées</i> ) de manière à imiter le verre. Les vitres latérales doivent comporter une ouverture d'un diamètre minimal de 152 mm près du pilote. Voir Règlement Général 7.8.
<b>8 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE</b>	
<b>8.0</b>	<b>COMPOSANTS ÉLECTRIQUES</b>
	Les composants électriques et électroniques sont exclusivement limités aux systèmes d'allumage, aux enregistreurs de données, aux jauges ou indicateurs électriques, et aux composants de l'extincteur d'incendie et du système de coupure du moteur automatiques. L'utilisation de minuteriers électriques/ électroniques pour commander les soupapes pneumatiques et/ ou contrôlées électriquement par solénoïde du système de carburant est autorisée. Le système ne peut utiliser que le mouvement du papillon ou de la pédale d'embrayage, un changement de vitesse, des minuteriers électriques / électroniques et/ou un changement de régime moteur pour commander les soupapes pneumatiques du système de carburant et/ou pour déclencher les minuteriers qui commandent les soupapes pneumatiques du système de carburant.
<b>8.3</b>	<b>ALLUMAGE</b>
	Allumage programmable autorisé. Seuls des temps préprogrammés, la position de l'accélérateur, le régime moteur et autres données moteur internes ( <i>températures, débits et pressions</i> ), ainsi que les changements de transmission peuvent être prises en compte pour le contrôle du système d'allumage. Tout système d'allumage comprenant un limiteur de régime multi-points programmable et/ou un limiteur de régime par taux d'accélération de quelque forme que ce soit est interdit. Tout système d'allumage incorporant des données relatives à la performance de la voiture via des mesures, de la détection, du traitement, de l'inférence, etc. pour activer ou désactiver toute fonction ou fonctionnalité du système d'allumage est interdit. Tout capteur ou câblage qui connecte ou transmet des données de performance de la voiture directement, ou indirectement, au système d'allumage est interdit. Les composants du système d'allumage doivent être utilisés de manière compatible avec les livrets d'installation et d'instructions du fabricant sauf approbation contraire. Deux (2) magnétos maximum ; deux (2) bougies par cylindre, ne dépassant pas 44 ampères par magnéto. Les magnétos sont limités aux modèles suivants : MSD Pro Mag Systems, 12 ou 20 ampères, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160 ; MSD Pro Mag Systems, 44 ampères, 8130, 8140 ; Mallory Super Mag Series 3, 4, 6, 7, 11. Unité MSD 7730 Power Grid autorisée. L'utilisation d'un moniteur de régime automatique durant la procédure de présentation / de lancement est interdite à moins que ce dernier ne soit équipé d'une transmission entièrement automatique avec un convertisseur. Tous les composants d'allumage dépendant d'un microprocesseur interdits. Voir Règlement Général 8.3.
<b>8.7</b>	<b>INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE,</b>
	En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote.
<b>9 – GROUPE DE SOUTIEN</b>	
<b>9.1</b>	<b>ORDINATEUR</b>
	Voir Règlement Général 9.1, 9.2 et 9.11.
<b>9.1.1</b>	<b>SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUES</b>
	Interdit. Voir Section 2.12.
<b>9.1.2</b>	<b>DISPOSITIF D'ARRÊT</b>
	Kit contrôleur d'arrêt Electrimotion Top Alcohol Funny Car ( <i>numéro de pièce SB001T AFC</i> ) et récepteur d'arrêt Electrimotion ( <i>numéro de pièce RF001</i> ) correctement installés et en état de marche obligatoires. Le kit contrôleur d'arrêt de sécurité Electrimotion Top Alcohol Funny Car doit être installé ( <i>voir Dessin 38 et instructions du fabricant</i> ). Modification, ou falsification, du Kit contrôleur d'arrêt de sécurité Electrimotion Top Alcohol Funny Car interdite.  L'Electrimotion Crew Alert Box, numéro de pièce CB001, et le Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile, numéro de pièce MS1150, peuvent être utilisés conjointement avec le contrôleur d'arrêt Electrimotion pour allumer un voyant de notification au pilote, présent sur le tableau de bord, débrayer et/ou activer le dispositif d'arrêt. Toute autre utilisation de l'Electrimotion Crew Alert Box ou du Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile est interdite.
<b>9.2</b>	<b>ENREGISTREURS DE DONNÉES</b>
	Voir Règlement Général 9.1, 9.2 et 9.11.
<b>9.3</b>	<b>SYSTÈME D'EXTINCTION D'INCENDIE</b>
	8,5 kg minimum. Le système doit être divisé de manière qu'un minimum de 6,2 kg soit dirigé dans le compartiment moteur au moyen

	<p>d'ajutages placés devant chaque ligne des tubes entre culasse et collecteur d'échappement. Les 2,3 kg restants ou plus doivent être dispersés dans l'habitacle au moyen d'un ajutage atomiseur placé aux pieds du pilote. Le système doit être installé conformément aux spécifications du constructeur. Lorsque les câbles servant à actionner la bonbonne à incendie passent dans la zone du moteur/du carter de cloche d'embrayage, ils doivent être installés à l'intérieur des longerons.</p> <p>Le système d'extinction d'incendie doit être conforme à la Spéc. SFI 17.1 ou conforme à la Norme FIA "Norme FIA des Systèmes d'Extinction plombés embarqués dans les Voitures de Course", (<i>Liste Technique N° 16</i>) ou à la Norme FIA 8865-2015 (<i>Liste Technique N° 52</i>). Un système d'extinction à commande manuelle est obligatoire pour la Spéc. SFI 17.1. Les goupilles de sûreté doivent être signalées et retirées avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée.</p> <p>Voir Règlement Général 9.3.</p>
<b>9.12</b>	<b>VOITURES DE REMORQUAGE</b>
	Autorisées. Voir Règlement Général 9.12.
<b>9.14</b>	<b>WARM-UPS</b>
	Voir Règlement Général 9.5 et 9.14.
<b>10 – PILOTE</b>	
SE REPORTER ÉGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L	
<b>10.1</b>	<b>VÊTEMENTS</b>
	Voir Règlement Général 10.1.
<b>10.2</b>	<b>APPARENCE</b>
	Voir Règlement Général 10.2.
<b>10.3</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DES BRAS</b>
	Voir Règlement Général 10.3.
<b>10.4</b>	<b>PAPIERS</b>
	Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Code Sportif International de la FIA, Annexe L, Art. 9.
<b>10.5</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE</b>
	<p>Système de retenue avec au moins six (6) points conforme à la Spéc. SFI 16.1, 16.5 ou 16.6 ou à la Norme FIA 8853/98 ou 8853-2016 obligatoire.</p> <p>Toutes les ceintures doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Leurs points d'ancrage doivent être protégés par une feuille métallique ou par un matériau ignifugé acceptable.</p> <p>Voir Règlement Général 10.5.</p>
<b>10.7</b>	<b>CASQUE</b>
	<p>Casque intégral et visière-obligatoires. Voir Règlement Général 10.7 pour les normes et spécifications requises. Un système de retrait du casque Eject (<i>pièce n° SDR 890-01-30</i>) est obligatoire et doit être installé selon les instructions du fabricant. Une cagoule Stand 21 Lid Lifter conforme à la Spéc. SFI 3.3 ou à la Norme FIA 8856-2000 peut être utilisée en remplacement du système de retrait du casque Eject. De plus, toute cagoule approuvée par la FIA conforme à la Norme FIA 8856-2018, et indiquée dans la liste technique comme cagoule réduisant les charges transmises au cou du pilote pendant le retrait du casque, peut également être utilisée à la place du système de retrait du casque Eject.</p> <p>Système de circulation d'air frais à 206 bars (3000 psi), d'une capacité de 1,84 l. obligatoire. Le système doit être fabriqué par le fabricant du casque d'origine, Le casque doit être conforme aux spécifications SFI ou SNELL ou aux Normes FIA qui s'appliquent avec le système d'air frais installé. Air comprimé uniquement. L'air peut être fourni soit "à la demande", soit par pression constante.</p>
<b>10.8</b>	<b>SYSTÈME / DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TÊTE ET DU COU</b>
	L'utilisation d'un dispositif / système de retenue de la tête et du cou est obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.
<b>10.10</b>	<b>VÊTEMENTS DE PROTECTION</b>
	<p>Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, gants et chaussures 3.3/20, et cagoule 3.3 ou conforme à la Norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018 obligatoires. Les vestes et pantalons ou combinaisons conformes à la Spéc. SFI 3.2A/20 doivent être re-certifiés tous les cinq (5) ans. (L'étiquette doit mentionner l'année 2019 ou une année ultérieure).</p> <p>Une cagoule n'est pas obligatoire lorsque le casque comporte une "jupe" portant une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 3.3.</p> <p>Voir Règlement Général 10.10.</p>

## SECTION 10 – PRO STOCK

## DÉSIGNATION

PS, précédé du numéro de la voiture. Réservé aux coupés à 2 portes ou 4 portes et aux voitures de série de conduite intérieure. L'âge de la carrosserie ne remonte pas à plus de 20 ans avant l'année du modèle en cours.  
La carrosserie, l'entraînement des roues, le châssis, etc., ne pourront pas être modifiés ou relocalisés, sauf comme indiqué dans les Exigences et Spécifications.  
Une fois qu'un moteur a été utilisé dans une voiture lors d'une épreuve, ce moteur ne peut pas être utilisé dans une autre voiture pendant la durée de l'épreuve. Le moteur consistera en le bloc et les culasses, et portera à chaque épreuve un numéro de série ou tout autre moyen d'identification.

## DIVISION PAR CLASSES DE POIDS

Poids minimal à l'issue d'un run :  
1066 kg, pilote compris.  
Poids minimal sur l'essieu arrière à l'issue d'un run :  
494 kg, pilote compris.

## EXIGENCES ET SPÉCIFICATIONS

## 1 – MOTEUR

## 1.1 RADIATEUR

Un (1) seul radiateur automobile situé à l'avant, avec une seule pompe à eau obligatoires dans le compartiment moteur. Support déplacé autorisé. Les tuyaux extérieurs de raccordement entre pompe à eau et bloc et/ou culasses autorisés. La pompe à eau et le ventilateur peuvent être électriques.

## 1.2 MOTEUR

Moteur d'automobile V8 à 90° alternatif atmosphérique à combustion interne et un seul arbre à cames (à savoir le banc de cylindres doit se trouver à un angle de 45° par rapport à l'axe de l'arbre à cames / du vilebrequin, formant un angle combiné de 90°).  
Le recul maximal est de 2070 mm ; le recul minimal est de 2146 mm. Mesurés à partir de l'axe des essieux arrière jusqu'à l'arrière du bloc moteur (pour les voitures construites avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001 : recul maximal du moteur 51 mm entre l'axe avant et le centre du trou de bougie d'allumage le plus en avant). Usinage du bloc pour permettre un autre recul interdit.  
Pour une description plus détaillée, prendre contact avec le Département Technique de la FIA.  
Cylindrée du moteur de 8193 cm<sup>3</sup> maximum.  
Blocs non d'origine autorisés si conception et fonderie agréés d'origine et actuellement acceptés par la Commission des Dragsters de la FIA, qui pourra désigner des blocs d'origine et/ou non d'origine acceptables pour telle ou telle marque de voiture.  
L'espacement des alésages de cylindres ne dépassera pas 124,46 mm (4.900").  
Un (1) seul distributeur autorisé.  
Tous les systèmes d'huile à carter sec doivent être équipés d'un réservoir de trop-plein. La taille minimale du réservoir doit être de 203 mm de long, 89 mm de diamètre avec un évent 25 mm sur le dessus. La taille minimale de l'admission est de #10 (filetage AN). Le réservoir doit également comporter une cloison installée de manière à diriger l'huile entrante vers le fond du réservoir. La taille minimale de l'orifice de vidange au fond du réservoir est de 6 mm.  
Toutes les grandes pièces du moteur (couvre-culasses, collecteurs d'admission, compresseurs, tuyaux collecteurs, culasses, blocs, etc.) ainsi que toutes ses pièces mobiles, doivent obligatoirement être fabriquées dans l'un des matériaux suivants : aluminium, acier, fer, titane, magnésium ou autres alliages conventionnels ; la fibre de carbone, le kevlar, les céramiques, les composites, le béryllium et autres matériaux exotiques, sont interdits.  
Exigences de poids minimales pour les composants de moteur suivants :  
Piston : 460 grammes  
Axe de piston : 135 grammes  
Bielle : 480 grammes  
Soupape d'admission : 90 grammes  
Soupape d'échappement : 80 grammes  
Les matériaux des poussoirs d'admission et d'échappement et des ressorts de soupape sont limités à l'acier. Tout autre matériau interdit.  
Roulements à rouleaux limités aux paliers d'arbre à cames, aux paliers de butée d'arbre à cames, aux poussoirs, aux pivots de culbuteur et aux extrémités des ressorts de soupape. Chemises, bielles et roulements de vilebrequin conventionnels obligatoires.  
Couvercles de collecteur semi-permanents autorisés. Les couvercles doivent demeurer solidement fixés sur le collecteur pendant le run, mais doivent pouvoir être enlevés facilement à des fins de vérifications techniques. Tous les nouveaux couvercles de collecteur doivent être examinés et approuvés par la Commission des Dragsters de la FIA.  
Voir Règlement Général 1.2.

## 1.2.1 CULASSE

Culasses hémisphériques, culasses avec tiges de soupapes parallèles ou non autorisées. Culasses taillées dans la masse interdites.  
Culasses non d'origine autorisées si conçues et coulées avec approbation d'origine et approuvées actuellement par la FIA, qui pourra désigner des culasses d'origine et/ou non d'origine acceptables pour telle ou telle marque de voiture.  
Toute culasse conçue et coulée après le 1<sup>er</sup> février 1991 doit comprendre un numéro de pièce/fonderie d'origine, plus le logo d'identification d'origine et doit être approuvée par la FIA. Toutes configurations et tailles de soupapes autorisées. Surface de montage du couvre-culasse sur la culasse de série et hauteur (épaisseur) de la culasse au niveau de la plus haute surface de couvre-culasse obligatoires.

Culasses acceptées :

(Culasse hémisphérique, numéro de pièce/fonderie P4876833, P5155936 ou numéro de pièce/fonderie P5153447),  
(Culasse DRCE, numéro de pièce/fonderie 22530959,  
Culasse DRCE II, numéro de pièce/fonderie 24502585,  
Culasse DRCE III, numéro de pièce/fonderie 25534404 ou  
Culasse DRCE IV, numéro de pièce 25534404F, numéro de fonderie 25534404)  
(Culasse Ford, numéro de pièce/fonderie M-6049-E460, ou numéro de pièce/fonderie M-6010-JC50, ou numéro de pièce/fonderie M-6010-JC51).

Les ouvertures peuvent être rehaussées. Plaques d'ouverture entre culasse et échappement autorisées ; elles peuvent être situées plus haut que la culasse mais leur largeur ne sera pas supérieure à 38 mm ; elles ne peuvent être encastrées dans la culasse sur une

	profondeur supérieure à leur propre largeur. Plaques autorisées côté admission ou échappement, mais pas les deux. Maximum deux (2) soupapes et une (1) bougie par cylindre.
<b>1.3</b>	<b>SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT</b>
	Échappement libre avec tubes entre culasse et collecteur autorisé. Voir Règlement Général 1.3.
<b>1.5</b>	<b>SYSTÈME DE CARBURANT</b>
	Cellule de carburant de 5,7 l (1½ gal) maximum conforme à la Spéc. SFI 28.1 (Jaz #220-015-0 et 220-315-01) ou à la Norme FIA FT3, FT3.5 ou FT5-1999 et montée devant le radiateur obligatoire. Elle doit être montée entre les longerons, dans un cadre en tube rond d'au moins 32x1.6 mm (1¼"x0.065") de tube au chrome-molybdène. Titane de Grade 9 ou Docol R8. Le cadre en tube rond doit être fixé à une entretoise fabriquée d'au moins 32x1.6 mm (1¼"x0.065") de tube au chrome-molybdène ou Docol R8. Toutes les autres conceptions doivent être approuvées par la FIA. Distance maximum entre la plaque moteur avant et l'avant du tube de 32 mm (1¼") : 978 mm. Elle doit être équipée d'un bouchon de surpression et d'une mise à l'air libre vers l'extérieur de la carrosserie. Réservoir(s) supplémentaire(s) interdit(s). Systèmes artificiels de chauffage ou de refroidissement (par ex. : réservoirs réfrigérés, glace, fréon, etc.) interdits. Systèmes de circulation ne faisant pas partie du système normal de pompe à carburant, interdits. Voir Règlement Général 1.5.
<b>1.5.1</b>	<b>SYSTÈME D'INJECTION DE CARBURANT ÉLECTRONIQUE / ADMISSION D'AIR</b>
	Injection de carburant électronique autorisée. Prendre contact avec le Département Technique de la FIA pour connaître les spécifications et les exigences.
<b>1.5.3</b>	<b>CARBURATEUR</b>
	Limité à deux (2), et seulement deux (2), carburateurs à quadruple corps d'automobile américaine de série, agréés par la FIA (Holley Dominator 4500, Barry Grant King Demon RS, Quick Fuel FX=4714 & P-4512 et Braswell B-7390), avec toutes modifications internes. Sont interdits : carburateurs alignés à corps multiples, carburateurs à guillotine, et carburateurs de motocyclette.
<b>1.6</b>	<b>CARBURANT</b>
	Essence sans plomb de compétition agréée par la FIA seulement. La constante diélectrique sur le contrôleur devra correspondre à la lecture faite de la ligne de base pour le carburant spécifié. L'utilisation d'additifs est interdite. Voir Règlement Général 1.6. Les fournisseurs de carburant peuvent contacter la FIA et demander son approbation pour des mélanges sans plomb. Les concurrents sont libres d'utiliser un de ces carburants agréés mais avant le premier run d'une épreuve, ils doivent officiellement indiquer au Délégué Technique lequel de ces carburants ils utiliseront.
<b>1.8</b>	<b>DISPOSITIF DE RÉCUPÉRATION D'HUILE</b>
	Toutes les voitures doivent utiliser 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 devant la plaque moteur arrière ; elle doit comprendre une lèvre de 51 mm de haut minimum sur tous les côtés. Un nombre minimum de fentes ou d'ouvertures dans les parois pour tenir compte du châssis, de la direction et des conduites est autorisé. Un doublage ininflammable absorbant l'huile est obligatoire à l'intérieur du dispositif de récupération. Les voitures peuvent également être équipées d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur, correctement monté, conforme à la Spéc. SFI 7.1 ou 7.2. Voir Règlement Général 1.8.
<b>1.12</b>	<b>COMMANDE DES GAZ</b>
	La commande des gaz doit être directement actionnée par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. Voir Règlement Général 1.12.
<b>2 - TRANSMISSION</b>	
<b>2.3</b>	<b>EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR</b>
	Volant moteur et embrayage conformes aux Spéc. SFI 1.1, 1.2, 1.3 ou 1.4 obligatoires. Blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 obligatoire sur toute voiture utilisant un embrayage conforme à la Spéc. SFI 1.3 ou 1.4. Maximum trois disques uniquement. Diamètre minimum des disques 152 mm (6"). L'embrayage doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. Tout embrayage à étages ou à relâchement variable de quelque type que ce soit est interdit. La butée d'embrayage doit libérer simultanément tous les doigts, leviers, étages, etc. Le blindage de volant moteur ne peut être soudé à la voiture et/ ou au châssis (utilisé comme barre transversale). Les renforts de châssis/carrosserie ne peuvent pas être soudés au blindage de volant moteur. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6 et 2.9.
<b>2.4</b>	<b>ARBRE DE TRANSMISSION</b>
	L'arbre de transmission doit être conforme à la Spéc. SFI 43.1. Les voitures à traction avant doivent être converties en tractions arrière. Chaque arbre de transmission doit avoir à ses extrémités des boucles sur 360°, à maximum 152 mm des joints en U. Par ailleurs, l'arbre de transmission doit être recouvert d'un tube à 360° couvrant le joint en U avant et s'étendant vers l'arrière sur 305 mm au minimum. Le tube doit être en chrome-molybdène ou en titane ou Docol R8 d'une épaisseur minimale de 1.3 mm (0.50"). Le tube de l'arbre de transmission doit utiliser au moins 4 points d'attache au châssis qui seront soit soudés, soit boulonnés à l'aide de boulons SAE d'au minimum 8 mm, soit à l'aide de goupilles à pression/tirage de 6 mm. Voir Règlement Général 2.4.
<b>2.11</b>	<b>PONT ARRIÈRE</b>
	Essieux non d'origine obligatoires. Essieux entièrement flottants ou rigides autorisés. Axes à au moins 40 cannelures obligatoires. Voir Règlement Général 2.11.
<b>2.12</b>	<b>TRANSMISSION</b>

	<p>Transmission non d'origine à planétaires ou sans embrayage, avec cinq (5) vitesses avant maximum et marche arrière, autorisée.          Transmissions automatiques interdites. Les mécanismes de changement de vitesses automatiques, temporisés, pneumatiques, électriques, électroniques, hydrauliques, etc. sont interdits, chaque changement de vitesse individuel devant être sous le contrôle manuel du pilote.          Voir Règlement Général 2.12, 2.13 et 2.14.</p>
<b>3 – FREINS ET SUSPENSION</b>	
<b>3.1</b>	<b>FREINS</b>
	<p>Freins automatiques interdits ; les freins doivent être sous le contrôle du pilote. Freins hydrauliques obligatoires sur les quatre roues. Rotors de freins en fibre de carbone utilisés conjointement avec des plaquettes de freins spécifiques en fibre de carbone (avant et arrière) obligatoires ; tout autre matériau interdit. Les canalisations de freins doivent passer à l'extérieur de la zone du volant moteur et de l'arbre de transmission. Verrouillage de conduit autorisé sur les roues avant seulement, doit être actionné par le pilote. Il est interdit d'utiliser tout autre contacteur électrique, pneumatique, hydraulique, etc. dans le système de freinage.          Voir Règlement Général 3.1.</p>
<b>3.3</b>	<b>DIRECTION</b>
	<p>Direction de série à l'emplacement conventionnel obligatoire. Un mécanisme de déverrouillage rapide pour le volant est obligatoire          Deux (2) boutons au maximum sur le volant de direction.          Voir Règlement Général 3.3 et 4.1.</p>
<b>3.4</b>	<b>SUSPENSION</b>
	<p>Suspension automobile complète de série, obligatoire. Sur les systèmes de suspension à quatre bras agréés par la FIA, en cas de goupilles, elles doivent avoir une sécurité les empêchant de tomber sur la piste lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Un amortisseur hydraulique, inertiel ou inertiel hybride requis par roue, pour un maximum de quatre par voiture. Unités fabriquées autorisées. L'allègement d'éléments de série est interdit. Suspensions rigides et essieux avant rectilignes sont interdits. Dispositifs à ressort dégressif et ressorts dégressifs interdits. Suspension active, de quelque sorte que ce soit, interdite. Toute possibilité d'effectuer des réglages et des changements d'élasticité sur la piste, basés sur des données en temps réel ou des informations de quelque source que ce soit, y compris l'amortisseur/l'élément de suspension lui-même (c.-à-d. fluide chargé magnétiquement) est interdite. Les amortisseurs et/ou jambes de suspension hydrauliques contrôlées électriquement sont autorisés, à condition que tous les réglages/changements soient programmés avant le run. Seul un (1) raccord de câble blindé à trois fils est autorisé à partir du dessus de l'amortisseur/l'élément de suspension jusqu'au contrôleur de l'amortisseur/l'élément de suspension. Les connexions électriques de toute autre sorte vers ou depuis l'amortisseur/l'élément de suspension sont interdites. Les capteurs de mouvement de l'amortisseur/l'élément de suspension sont autorisés, mais seront connectés UNIQUEMENT à l'enregistreur de données. Les boîtiers de commande de tout amortisseur/élément de suspension ayant des connexions pour les capteurs de mouvement doivent être débranchés du connecteur. La connexion au port série du boîtier de commande est interdite lorsque la voiture atteint la zone de burnout. Tous les câblages doivent être visibles et facilement réparables par le commissaire technique. Les boîtiers de commande doivent être agréés par la FIA L'amortisseur/l'élément de suspension doit comporter au maximum trois conduites d'air connectées à une bonbonne d'air.          Voir Règlement Général 3.4.</p>
<b>3.6</b>	<b>BARRES "WHEELIE"</b>
	Autorisées. Voir Règlement Général 3.6.
<b>4 – CHÂSSIS</b>	
<b>4.2</b>	<b>LEST</b>
	<p>Autorisé. Tout lest monté sur ou à l'avant de la barre transversale avant est limité à un poids maximal de 14 kg, support compris. La longueur maximale du support est de 305 mm mesurée depuis l'avant de la barre transversale. La largeur du support ne peut pas dépasser la largeur des longerons inférieurs. La quantité maximale de lest pouvant être attachée à la cellule de carburant / cadre constituée d'un seul tube est de 11 kg. Si les barres de support fabriquées avec des tubes d'au moins 13x1.25 mm (½"x0.049") sont installées pour soutenir la structure du châssis à tube unique, un lest de 18 kg au maximum peut être attaché. Les barres de support peuvent être soit soudées soit boulonnées. Doivent être d'une conception agréée par la FIA.          La distance maximale entre la plaque moteur avant et l'avant du support est de 914 mm. Le support peut être composé soit d'un tube aux parois d'au minimum 32x1.5 mm (1¼"x0.058") en chrome-molybdène muni au minimum de quatre (4) boulons d'un diamètre SAE de Grade 8 de 10 mm pour les attaches, soit d'une plaque en aluminium 6061 T6 d'au minimum 6 mm munie au minimum de quatre (4) boulons d'un diamètre SAE de Grade 8 de 12 mm pour les attaches, ou bien consister en un MODELE AGREE PAR LA FIA. Toutes les autres barres de poids, plaquettes, etc. doivent utiliser des boulons SAE de Grade 8 d'un diamètre minimal de 12 mm pour la fixation.          Revêtement          Voir Règlement Général 4.2.          Aucun lest ne peut être monté plus haut que le sommet des passages des roues arrière à l'exception de la zone de la cage des Funny Car.          Dans la zone de la cage des Funny Car, le lest ne peut être monté plus haut que le sommet des épaules du pilote.          Lest déguisé interdit (ceci inclut les tuyaux pleins, etc. soudés au châssis au-dessus du sommet des passages des roues arrière).</p>
<b>4.3</b>	<b>PROTECTION DU CASQUE</b>
	<p>Facultative. Si une protection de casque (facultative) de type Funny Car est utilisée, tous les boulons maintenant les panneaux à la cage de sécurité doivent être de type à tête hexagonale de 13 mm facilement accessibles portière ouverte. Toute partie du revêtement en panneaux non accessible portière ouverte doit être dotée d'une languette et d'une rainure ou similaire afin de permettre un retrait facile de la protection une fois les écrous à tête hexagonale avant accessibles retirés.          Voir Règlement Général 4.3.</p>
<b>4.5</b>	<b>GARDE AU SOL</b>
	Voir Règlement Général 4.2.
<b>4.8</b>	<b>PARACHUTE</b>
	<p>Doubles parachutes obligatoires. Les parachutes doivent être montés de sorte que la mesure maximale entre le bord externe des deux (2) parachutes ne dépasse pas 610 mm. Les sacs des parachutes ne peuvent pas être enfermés. Les parachutes doivent être pourvus d'un système de lancement par air ou ressort – situé derrière le sac du parachute. Un ressort de guidage ne constitue pas un lanceur mais est acceptable comme unité de lancement secondaire. L'arrière du sac du parachute ne peut se trouver en avant de l'extrémité arrière du "spoiler". Le parachute pneumatique doit utiliser une suspente d'un diamètre externe de 10 mm minimum, et ne peut utiliser une</p>

	<p>alimentation en air séparée provenant d'autres fonctions pneumatiques. Un coussinet est obligatoire au-dessus du/des boulons d'ancrage de la suspente. Les supports d'ancrage du parachute inférieur doivent être boulonnés ; les fixations supérieures peuvent être goupillées. Au maximum 89 mm de toute portion du sac du parachute peuvent être situés sous l'arrière du spoiler.</p> <p>Mesurés depuis la plaque de renfort du sac du parachute jusqu'à l'extrémité arrière du spoiler.</p> <p>Toutes les goupilles de sûreté doivent être retirées et le système doit être activé avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée.</p> <p>Voir Règlement Général 4.8.</p>
<b>4.11</b>	<b>CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	<p>Le châssis doit être conforme à la Spéc. SFI 25.1H. Le châssis doit être recertifié par un Inspecteur Châssis agréé et la cage de sécurité doit porter un autocollant de série ainsi qu'une étiquette identifiant la Spécification avant de participer à un run.</p> <p>Voir liste des Spécifications SFI EDRC FIA pour les périodes de re-certification.</p> <p>Sur toute voiture construite après le 31 octobre 2006, un panneau de 0,8 mm en aluminium, de 0,6 mm en acier, ou en fibre de carbone, doit être installé à l'intérieur de la cage de sécurité en tout point où les jambes du pilote sont susceptibles d'entrer en contact avec la cage. Les panneaux doivent être installés dans la partie avant et inférieure du renfort en x côté pilote. Les panneaux doivent être attachés au côté intérieur des tubes ou pas plus loin que le milieu des tubes, avec un rembourrage de "type impact" attaché aux panneaux.</p> <p>Voir Règlement Général 4.4, 4.11 et 10.6.</p>
<b>4.11.1</b>	<b>CAPITONNAGE DE LA CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 4.11.1 et 10.6.
<b>4.12</b>	<b>EMPATTEMENT ET LARGEUR DE LA VOIE AVANT</b>
	<p>Les roues avant peuvent être déplacées de 127 mm maximum vers l'avant pour tenir compte de l'allongement de l'avant de la carrosserie, comme exposé sous le point 7.1 CARROSSERIE. L'essieu arrière peut être déplacé vers l'avant de 102 mm maximum ; variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 25 mm. Pour les voitures construites après le 1/1/2001 : empattement de 2667 mm maximum et de 2642 mm minimum.</p> <p>Les voitures construites avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001 peuvent s'écarter au maximum de 51 mm de l'empattement de série.</p>
<b>5 – PNEUS ET ROUES</b>	
<b>5.1</b>	<b>PNEUS</b>
	<p>Les pneus seront des pneus d'automobile du type représenté par le fabricant pour les courses de dragsters. L'espace libre, depuis l'extérieur du pneu avant jusqu'à l'intérieur de l'aile, ne dépassera pas 102 mm à l'endroit le plus étroit. Espace libre à l'arrière, 140 mm depuis l'extérieur du pneu jusqu'à l'intérieur de l'aile à l'endroit le plus large. La hauteur maximale du pneu avant est de 635 mm.</p> <p>Voir Règlement Général 5.1.</p>
<b>5.2</b>	<b>ROUES</b>
	<p>Toutes les roues arrière doivent être conformes à la Spéc. SFI 15.1 ou 15.3, mesurer 16"x16" (406x406 mm) et comporter une retenue du talon, avec un talon interne d'au minimum 375 ± 3 mm. Disque ou couverture de roue interdits sur la roue arrière.</p> <p>Modification et/ou allègement interdit.</p> <p>Voir Règlement Général 5.2.</p>
<b>6 – INTÉRIEUR</b>	
<b>6.1</b>	<b>HABITACLE</b>
	L'habitacle doit être conçu de façon à permettre au pilote, vêtu de son équipement complet, assis en position de conduite normale, ceintures de sécurité attachées et volant placé, de sortir de la voiture en 8 secondes maximum par la portière côté pilote ou en 14 secondes maximum par la portière côté "passager".
<b>6.2</b>	<b>SIÈGE</b>
	Le siège doit être d'une hauteur minimum de 610 mm. Le cadre du siège doit être installé en tant que partie permanente du châssis. Voir Règlement Général 6.2.
<b>6.2.1</b>	<b>CAPITONNAGE</b>
	<p>Le sièges doit être en mousse avec un matériau absorbant l'énergie et moulé aux formes du corps du pilote d'une couche minimum de matériau ralentissant la vitesse de propagation du feu. Le siège doit être en contact avec la totalité du dos du pilote ainsi qu'avec ses fesses et le haut de ses cuisses.</p> <p>Retrait du siège du passager autorisé. L'apparence extérieure du tableau de bord d'origine doit être conservée, mais une réplique en fibre de verre est autorisée. Les instruments de mesure peuvent être peints ou simulés. La zone de garniture du toit doit avoir une apparence finie.</p> <p>Voir Règlement Général 6.2.1.</p>
<b>6.2.2</b>	<b>REVÊTEMENT INTÉRIEUR</b>
	<p>L'intérieur de l'habitacle doit être en aluminium, en acier ou en fibre de carbone approuvée par la FIA. Magnésium interdit. Le revêtement intérieur ne peut s'étendre vers la vitre arrière à une hauteur supérieure à celle de l'intérieur des passages de roues.</p> <p>Le coffre doit être complètement isolé de l'habitacle par une cloison pare-feu.</p> <p>Voir Règlement Général 6.2.2.</p>
<b>6.3</b>	<b>FILET DE VITRE</b>
	<p>Filet de vitre conforme à la Spéc. SFI 27.1 ou un filet de vitre conçu conformément à l'Article 253.11.2 de l'Annexe J du Code Sportif International obligatoire. Les filets de vitre doivent être de type ruban ou de type à mailles. Pas de type de matériau solide.</p> <p>Voir Règlement Général 6.3.</p>
<b>7 – CARROSSERIE</b>	
<b>7.1</b>	<b>SPOILERS</b>
	<p>Longueur des spoilers arrière, maximum 357 mm, minimum 305 mm sauf spécification contraire selon la conception de carrosserie. Mesuré depuis le point de transition de la ligne entre carrosserie et spoiler, d'une part à l'arrière du spoiler d'autre part. Un retour sur le bord de fuite de 90° est obligatoire à l'arrière du spoiler. La hauteur du retour sur le bord de fuite est de 19 mm minimum. Cette mesure sera prise à</p>

	<p>l'intérieur du retour sur le bord de fuite. La hauteur du retour sur le bord de fuite n'est pas incluse dans la longueur totale de la mesure du spoiler. Ils ne peuvent être moulés dans le couvercle du coffre. La peinture de tous les spoilers sera en harmonie avec celle de la carrosserie. Leur partie arrière ne devra pas être plus basse que la partie avant. Interdiction de monter des spoilers sur le toit. Ailerons interdits. Tout spoiler avant utilisé doit avoir été disponible en usine pour la carrosserie utilisée. Tout réglage ou mouvement interdit pendant un run.</p> <p>Le spoiler sera mesuré comme suit (voir Dessins 1 et 2) : une règle sera placée sur le spoiler, parallèlement au sol et perpendiculairement à l'axe de la voiture. La distance entre cette règle et la partie la plus basse du spoiler ne dépassera pas 51 mm. Hauteur obligatoire de la plaque de garde, 152 mm <math>\pm</math> 3 mm ; elle doit être fixée au spoiler de manière à ce que la règle ne dépasse pas plus de que 25 mm <math>\pm</math> 3 mm au-dessus du bord du spoiler. Elle doit être perpendiculaire au spoiler. La plaque de garde ne pourra dépasser de plus 51 mm à l'arrière du spoiler, mesurés entre son point d'attache et le spoiler.</p> <p>Spoiler et zone de continuité avec la carrosserie combinés ne peuvent avoir une largeur totale de plus 597 mm ; la plaque de garde ne peut s'étendre en avant de la zone de continuité avec la carrosserie ou de plus 51 mm à l'arrière du spoiler ou avoir une longueur de plus 660 mm.</p> <p>Lorsque le panneau latéral et le couvercle du coffre suivent des contours différents, un remplissage de 165 mm de long maximum est autorisé sur le bord avant du spoiler, pour permettre à celui-ci d'épouser le contour du couvercle du coffre (voir Dessin 2). Ce remplissage doit épouser le contour du panneau latéral, et il ne peut être conçu de manière à laisser passer de l'air au-dessous de lui, ni s'étendre le long du panneau latéral.</p>
<b>7.1.2</b>	<b>CARROSSERIE</b>
	<p>Voitures de sport ou de conduite intérieure et camions interdits. Coque d'origine ou remplacement par un matériau composite approuvé par la FIA obligatoire.</p> <p>Les portières doivent être fonctionnelles, pouvoir être actionnées de l'intérieur et de l'extérieur et être approuvées par la FIA. Elles doivent comporter une plaque de déflexion en feuille de métal entre les ailes et le bord avant.</p> <p>Elles doivent être équipées d'une calandre simulée de mêmes configuration et conception pour la carrosserie spécifique utilisée ; trous de passage d'air interdits.</p> <p>Il est interdit de couper, enfoncer ou sectionner la carrosserie, ou de procéder à toute autre modification du contour, de la longueur et de la largeur. Fibre de verre et autres panneaux légers autorisés. Il devra s'agir de répliques exactes des éléments de série remplacés, qui devront être approuvés par la FIA avant d'être utilisés. Toute partie non métallique de l'avant de la carrosserie (à l'avant du pare-feu) doit être recouverte d'un revêtement SFI 54.1 ralentissant la vitesse de propagation du feu. Le revêtement doit être appliqué en accord avec les spécifications et recommandations du fabricant.</p> <p>Modification de la configuration d'usine des panneaux de carrosserie de rechange interdite, sauf pour des ajustages mineurs. Pour faire de la place pour le déplacement de la carrosserie/les modifications de l'empattement autorisées, l'extrémité avant peut être allongée dans la zone entre le pare-brise et le capot moteur. Mesure maximale entre le pilier B et le nez de +152 mm à -25mm par rapport à la voiture originale de série. Le porte-à-faux maximum avant est de 1143 mm pour les voitures construites à partir de 2001. Tous les types de carrosserie acceptés précédemment peuvent s'écarter au maximum de 25 mm du porte-à-faux de série. Avant une compétition, toutes les voitures doivent passer avec succès l'inspection FIA de gabarit de carrosserie. Largeur au-dessus de l'axe avant – plus ou moins 25 mm par rapport à la largeur de série ou 1702 mm, la plus petite mesure étant retenue. Largeur devant les pneus avant (garnitures comprises) – plus ou moins 25 mm par rapport à la largeur de série ou 1635 mm, la plus petite mesure étant retenue. Toutes les autres mesures peuvent varier de plus ou moins 25 mm par rapport à ce qui est indiqué dans la FIA Pro Stock Body Measurement Legend. Approbation de la FIA requise pour tous les types de carrosserie quel que soit le constructeur. Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, les tôles en métal façonnées sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, etc. Déflecteur avant obligatoire (voir Dessin 30), il doit être attaché au carénage avant inférieur. Le déflecteur doit être fabriqué en aluminium, acier ou acier inoxydable avec une épaisseur minimale 1.3 mm et maximale de 1.5 mm. Toute lèvre ou flasque interdite. Le déflecteur doit être plat et parallèle à la lèvre avant. Le montage du déflecteur doit être agréé par la FIA. La lèvre de 10 mm à l'avant ne sera pas incluse dans la mesure du porte-à-faux avant. Lèvre interne de 64 mm maximum autorisé autour de la portion avant de l'extrémité avant. La portion avant est la zone allant de l'ouverture des roues avant autour de l'extrémité avant jusqu'à l'avant de l'ouverture des roues avant opposée. Largeur maximale du support du spoiler latéral : 76 mm. Toutes les fixations sur la carrosserie doivent être non-ajustables. Les décisions finales concernant les modifications de carrosserie sont du ressort du Département Technique de la FIA, à son entière et absolue appréciation.</p>
<b>7.1.4</b>	<b>PARE-CHOC</b>
	Doivent être acceptés par la FIA.
<b>7.1.5</b>	<b>ÉQUIPEMENT DE ROUTE</b>
	Ensemble des feux arrière complets de série doivent être conservés à l'emplacement d'usine d'origine. La conception des feux avant doit être approuvée par la FIA. Un feu arrière en bon état de fonctionnement obligatoire. Les feux avant et arrière, ainsi que de stationnement et d'arrêt, ne peuvent être peints sur la carrosserie. Feux répéteurs latéraux en option. Tout autre équipement de route n'affectant pas l'apparence extérieure peut être enlevé.
<b>7.1.6</b>	<b>PASSAGES DE ROUE</b>
	Les passages de roue arrière doivent être séparés pour chaque pneu. Hauteur maximale des passages de roues arrière intérieurs à partir du sol, 1016 mm.
<b>7.4</b>	<b>CLOISON PARE-FEU</b>
	Il est permis de déplacer la cloison pare-feu de série vers l'arrière pour installer le moteur. Cloison pare-feu en acier de 0,6 mm minimum obligatoire sur toute voiture construite après le 31 octobre 2006. Voir Règlement Général 7.4.
<b>7.5</b>	<b>PLANCHER</b>
	<p>Du côté du pilote et du passager, le bac de plancher doit être en acier, et il doit être soudé en place sur toute voiture construite après le 31 octobre 2006. Les autres planchers de série peuvent être remplacés par de l'acier de 0,6 mm, de l'aluminium de 0,8 mm ou de la fibre de carbone acceptée par la FIA.</p> <p>Sous-plancher et/ou plaque inférieure interdits avec l'exception suivante : la zone du plancher entre les longerons centraux s'étendant depuis la barre transversale arrière jusqu'à la cloche d'embrayage peut être fermée par-dessous par de la fibre de carbone, de l'acier d'au moins 0.6 mm d'épaisseur ou de l'aluminium d'au moins 0.8 mm minimum d'épaisseur. Magnésium interdit. La largeur maximale de fermeture est de 610 mm. Le matériau ne peut s'étendre sur plus de la moitié autour des longerons centraux, sur leur extérieur, et peut-être en deux parties. Peut-être soit soudé soit amovible. Supports de plancher acceptables ; largeur totale maximale du matériau pour les supports : 102 mm. Châssis et arbre de transmission doivent être sous le plancher. Le plancher arrière ne doit pas s'élever à plus de 203 mm au-dessus du seuil de porte. Le tunnel de transmission derrière le siège du pilote peut être rehaussé pour une plus grande liberté d'espace. Panneaux d'intérieur en magnésium interdits.</p>

	Voir Règlement Général 7.5.
<b>7.6</b>	<b>CAPOT ET CARENAGE DE CAPOT</b>
	<p>Autorisés ; une seule ouverture. Le carénage ne peut s'élever à plus de 279 mm au-dessus de la surface de capot mesurée verticalement entre le sommet de l'ouverture du carénage et la surface de capot. Il doit être fini et peint en harmonie avec la peinture de la carrosserie. Le capot doit avoir une taille et un contour de série. La partie de carrosserie entre capot avant et pare-brise peut être moulée sur le capot. Quatre fixations au minimum doivent être utilisées sur le bord avant de tout capot s'ouvrant par l'avant. Transmetteurs, capteurs, flexibles, câbles, mises à l'air libre, etc. interdits à l'intérieur du carénage de capot. L'utilisation d'un filtre à air est autorisée. Le filtre doit être monté à l'ouverture du carénage du capot ; tout autre emplacement est interdit.</p> <p><u>Voitures avec système d'injection de carburant :</u> Carénage de capot interdit. Le capot doit avoir une taille et un contour de série. La partie de carrosserie entre capot avant et pare-brise peut être moulée sur le capot. Quatre (4) fixations au minimum doivent être utilisées sur le bord avant de tout capot s'ouvrant par l'avant.</p>
<b>7.8</b>	<b>PARE-BRISE, VITRES</b>
	<p>Vitres complètes obligatoires, vitres latérales et arrière ; du matériau polycarbonate, d'une épaisseur minimale de 3 mm, est autorisé. Pare-brise, polycarbonate d'une épaisseur minimale de 5 mm exigé. Doivent reproduire le contour et le montage d'origine, à l'emplacement de série. Les vitres doivent être fermées ; elles n'ont pas besoin d'être en état de fonctionnement. Il est permis de couper et/ou d'entailler le pare-brise s'il est couvert par le capot et/ou le carénage.</p> <p>Les pare-brise et/ou vitres doivent être clairs, non teintés ou colorés. Vitres latérales, y compris vitres latérales arrière, réservées uniquement au nom du pilote, au numéro de la voiture, au nom du constructeur de la voiture, à l'indication de la classe et aux décalcomanies. La peinture ne peut s'étendre sur ces vitres. Les décalcomanies ne peuvent pas couvrir complètement ces vitres. Les contours externes des vitres doivent rester dégagés. La FIA se réserve le droit d'accepter ou d'interdire l'apposition de décalcomanies sur les vitres comme jugé nécessaire pour être en conformité avec le présent règlement. Voir Règlement Général 7.8.</p>
<b>8 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE</b>	
<b>8.1</b>	<b>BATTERIE</b>
	Deux (2) batteries maximum ; poids total avec électrolyte, pleinement chargée, boîte de batterie comprise : 45 kg. Installation dans le coffre obligatoire. Voir Règlement Général 8.1.
<b>8.3</b>	<b>ALLUMAGE</b>
	<p>Les systèmes d'allumage MSD 7530T, 7720 et 7730 sont les seules unités acceptées pour les compétitions de la FIA. Tous les autres systèmes d'allumage sont interdits. Tout système et/ou composant d'allumage autres que ceux indiqués doivent être acceptés par la FIA avant d'être utilisés. Toute autre fixation interdite. Les systèmes et/ou composants d'allumage doivent être utilisés de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire.</p> <p>Sur tous les systèmes d'allumage MSD 7530T, les trois (3) câbles de retard (rose, havane et violet) et le fil d'entrée pour les points (blanc) doivent être clairement déconnectés pour être assuré qu'il n'y a aucune connexion, ou ce qui pourrait être perçu comme connexion, à toute autre partie de la voiture. La fonction d'allumage du Timed Safety Rev Limit doit être réglée à 8 secondes et 4000 tours/minute. Unité MSD 7730 Power Grid autorisée.</p> <p><u>Allumage autorisé pour l'injection de carburant :</u> Prendre contact avec le Département Technique de la FIA pour connaître les spécifications et les exigences.</p>
<b>8.4</b>	<b>INTERRUPTEUR GÉNÉRAL</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 8.4.
<b>8.7</b>	<b>INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE</b>
	En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote.
<b>9 – GROUPE DE SOUTIEN</b>	
<b>9.1.2</b>	<b>CONTROLEUR D'ARRÊT</b>
	<p>Kit contrôleur d'arrêt Pro Stock Electrimation (RF001PS) correctement installé et en état de marche requis. Le kit contrôleur d'arrêt de sécurité Pro Stock Electrimation doit être correctement installé (voir Dessin 39 et instructions du fabricant). Modification, ou falsification, du Kit contrôleur d'arrêt Pro Stock Electrimation interdite.</p> <p>L'Electrimation Crew Alert Box, numéro de pièce CB001, et le Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile, numéro de pièce MS1150, peuvent être utilisés conjointement avec le contrôleur d'arrêt Electrimation pour allumer un voyant de notification au pilote, présent sur le tableau de bord, débrayer et/ou activer le dispositif d'arrêt.</p> <p>Toute autre utilisation de l'Electrimation Crew Alert Box ou du Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile est interdite.</p>
<b>9.2</b>	<b>ENREGISTREUR DE DONNÉES</b>
	Enregistreurs de données autorisés ; ils doivent être autonomes, approuvés par la FIA et utilisés pour la collecte d'informations uniquement. Affichage du tableau de bord numérique acceptable. Capteurs de garde au sol autorisés ; peuvent uniquement être reliés à l'enregistreur de données. Voir Règlement Général 9.1, 9.2 et 9.11.
<b>9.3</b>	<b>SYSTÈME D'EXTINCTION D'INCENDIE</b>
	<p>Le système d'extinction d'incendie doit être conforme à la Spéc. SFI 17.1 ou 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). 2,5 kg minimum. Le système doit être divisé, avec un ajutage côté pilote et un autre côté moteur.</p> <p>Toutes les voitures doivent avoir un cylindre pneumatique ou un dispositif électronique (approuvé par la FIA) qui est activé par le système anti-incendie et qui activera le coupe-circuit principal ou le commutateur d'isolement et coupera le moteur lorsque le système anti-incendie sera activé. Tout dispositif électronique doit incorporer un délai afin de maintenir l'alimentation du système d'électro-motion pressurisé par le système d'extinction d'incendie qui activera l'interrupteur général d'extinction et coupera le moteur lorsque le système anti-feu est activé.</p> <p>Taille minimale 16 mm.</p> <p>Les goupilles de sûreté doivent être signalées et retirées avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée.</p> <p>Voir Règlement Général 9.3.</p>

<b>9.8</b>	<b>BONBONNES PRESSURISÉES</b>
	Un (1) conteneur pressurisé maximum par voiture. Voir Règlement Général 9.8.
<b>9.12</b>	<b>VOITURES DE POUSSÉE OU DE REMORQUAGE</b>
	Voiture de poussée ou de remorquage à 3 ou 4 roues de type Quad/ATV autorisée. Voiture de remorquage de taille normale autorisée. Voir Règlement Général 9.12.
<b>9.14</b>	<b>WARMUPS</b>
	Voir Règlement Général 9.5 et 9.14.
<b>10 – PILOTE</b>	
SE REPORTER ÉGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L	
<b>10.1</b>	<b>VÊTEMENTS</b>
	Voir Règlement Général 10.1.
<b>10.2</b>	<b>APPARENCE</b>
	Voir Règlement Général 10.2.
<b>10.4</b>	<b>PAPIERS</b>
	Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Code Sportif International de la FIA, Annexe L, Art. 9.
<b>10.5</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE</b>
	Système de retenue du pilote, avec au moins six (6) points, conforme à la Spéc. SFI 16.1, 16.5 ou 16.6 ou à la Norme FIA 8853/98 ou 8853-2016 obligatoire. Voir Règlement Général 10.5.
<b>10.7</b>	<b>CASQUE</b>
	Casque intégral et visière obligatoires. Voir Règlement Général 10.7 pour les normes et spécifications requises. Un système de retrait du casque Eject (Pièce # SDR 890-01-30) est obligatoire et doit être installé selon les instructions du fabricant. Une cagoule Stand 21 Lid Lifter conforme à la Spéc. SFI 3.3 ou à la Norme FIA 8856-2000 peut être utilisée en remplacement du système de retrait du casque Eject. De plus, toute cagoule approuvée par la FIA conforme à la Norme FIA 8856-2018, et indiquée dans la liste technique comme cagoule réduisant les charges transmises au cou du pilote pendant le retrait du casque, peut également être utilisée à la place du système de retrait du casque Eject.
<b>10.8</b>	<b>SYSTÈME / DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TÊTE ET DU COU</b>
	L'utilisation d'un dispositif / système de retenue de la tête et du cou est obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.
<b>10.9</b>	<b>PILOTE</b>
	Doit occuper l'emplacement de série. Il y aura au moins 559 mm entre le dos de son siège (à l'endroit où passe le harnais d'épaule) et le milieu de l'essieu arrière.
<b>10.10</b>	<b>VÊTEMENTS DE PROTECTION</b>
	Vestes et pantalons ou combinaisons conformes à la Spéc. SFI 3.2 A/15, gants et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5, à la Norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018 obligatoires. Les vestes/pantalons ou combinaisons de pilote conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15 doivent être re-certifiés tous les cinq (5) ans. (L'étiquette doit mentionner l'année 2019 ou une année ultérieure). Une cagoule ou un casque à jupe de Spéc. SFI 3.3 ou conforme à la Norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018 sont obligatoires sur toutes les voitures. Voir Règlement Général 10.10.

## SECTION 11 – FUNNY CAR

## DÉSIGNATION

FC, précédé du numéro de la voiture.  
 Désignation réservée aux Funny Cars à compresseur consommant du nitrométhane, construites spécifiquement pour la compétition de dragsters.  
 Tout changement proposé lié à la conception de la voiture ou à ses composants doit être soumis par écrit à la FIA pour étude et approbation ou désapprobation, à l'entière et absolue appréciation de la FIA. Seules les modifications destinées à renforcer la sécurité seront considérées pour approbation et mise en application en 2023. Les modifications destinées à améliorer les performances pourront être soumises pour approbation ; toutefois, même si ces dernières sont approuvées pour une utilisation future, la FIA n'entend pas les rendre effectives en 2023. Les plans illustrant les changements proposés liés à la conception de la voiture ou à ses composants et, si possible, des prototypes, doivent être soumis à la FIA dans le cadre du processus d'examen. Les droits et frais, s'il y a lieu, encourus par la FIA pour déterminer s'il convient d'approuver ou de désapprouver les changements proposés liés à la conception de la voiture ou à ses composants seront à la charge de la partie qui soumet les éléments à examiner. Aucun changement proposé lié à la conception de la voiture ou à ses composants ne pourra être utilisé en compétition sauf approbation écrite préalable.  
 Les changements proposés liés à la conception de la voiture ou à ses composants incluent, sans s'y limiter, le bloc-moteur, les culasses, les collecteurs d'admission, les pompes à carburant, les compresseurs, les éléments de carrosserie, les éléments d'aile et l'électronique, et incluent toute nouvelle conception, reconfiguration, et/ou modification des éléments existants. Il incombe au participant de rendre compte à la FIA de toutes les questions liées au développement, à la nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification relative aux éléments des Funny Car pour déterminer s'ils sont autorisés ou interdits avant d'être utilisés en compétition et la disqualification ou toute autre sanction déterminée à l'appréciation de la FIA pourra en découler si cette procédure n'est pas suivie.

## DIVISION PAR CLASSES DE POIDS

Poids minimal à l'issue d'un run : 1168 kg, pilote compris.

## EXIGENCES ET SPÉCIFICATIONS

## 1 – MOTEUR

## 1.2 MOTEUR

Tout moteur d'automobile accepté par la FIA, alternatif V8 à 90° et à combustion interne est autorisé. Seulement arbre à cames unique ; configuration multi-soupapes et/ou arbre à cames en tête interdits. Cylindrée max. 8194 cm<sup>3</sup> ; espacement max. entre axes de cylindres 121,92 mm ; maximum entre axe d'un arbre à cames et axe de vilebrequin : 137,16 mm et deux soupapes par cylindre maximum. Seule une (1) configuration de culasse est acceptable : Soupape d'admission d'un angle de 35°±1°.  
 Taille maximale de la soupape d'admission : 62,74 mm  
 Soupape d'échappement d'un angle de 21°±1°.  
 Taille maximale de la soupape d'échappement : 48,90 mm.  
 A compter du 1-1-2022, Uniquement autorisé : Taille de l'alésage : 106,37 mm.  
 Le bloc-moteur doit être en aluminium forgé et être accepté par la FIA. L'utilisation de blocs-moteurs coulés est interdite. Allègement des blocs-moteurs interdit. Les blocs-moteurs doivent être utilisés conformément aux spécifications du fabricant.  
 Système d'huile à carter sec obligatoire. Le réservoir de carter sec doit être monté à l'intérieur du cadre. Le moteur doit être équipé d'un système de retenue du bloc/bas du moteur répondant à la Spéc. SFI 7.1 et de couvertures ou de couvre-culasses répondant à la Spéc. SFI 14.4. Un système positif (flasque, lèvres, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culbuteurs. Le flasque/lèvre doit s'étendre au-delà de la surface du joint et être profilé de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s). "Diaper" interne, Taylor numéro de pièce : 001-ID-TF, NitroSew numéro de pièce : 4028, KMS Bucket 001 ou DJ Safety numéro de pièce : 750500.wet obligatoire. Les récupérateurs d'huile en fibre de carbone/composite sont interdits. Retenues des couvre-culasses conformes à la Spéc. SFI 14.4 obligatoires.

## 1.3 ÉCHAPPEMENT

Échappement à double conduit isolé obligatoire. Angle minimum pour le tuyau Funny Car : 40°, mesurés par rapport au sol et parallèlement à l'axe de la voiture (axe X).  
 Diamètre extérieur maximum du tuyau d'échappement 70 mm. Les diamètres extérieur et intérieur doivent demeurer constants en commençant 102 mm sous le flasque du tuyau jusqu'à sa sortie. Largeur maximale des tuyaux : 2108 mm.  
 Hauteur maximale des tuyaux : 292 mm mesurés à partir du sol et jusqu'au plus haut point à la sortie de l'échappement. Les axes des quatre conduits d'échappement doivent être parallèles les uns aux autres et chaque conduit doit être en contact avec le tube adjacent.

## 1.5 SYSTÈME DE CARBURANT

Les conduites de la jauge de carburant passant par l'habitacle doivent être à tresse métallique, avec des fixations en acier. Cellules de carburant autorisées. Réservoirs de carburant pressurisés interdits. Event du réservoir de carburant obligatoire : orifice 25 mm de diamètre à l'avant de la carrosserie de sorte que la ventilation du réservoir de carburant débouche à l'extérieur de la carrosserie uniquement, pour éviter que le feu ne s'introduise dans le réservoir par le système de ventilation.  
 Refroidissement et/ou chauffage artificiel du carburant interdit.  
 Toutes les conduites flexibles de carburant sous pression, à l'exception des canalisations du couvercle d'injection, doivent subir des tests de pression. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 52 bars (750 psi).  
 Voir Règlement Général 1.5.

## 1.5.2 COUVERCLE D'INJECTION DE CARBURANT

Ouverture maximale de l'admission d'air de l'injection de carburant autorisée : 419,35 cm<sup>2</sup>, en position complètement ouverte, sans compter l'arbre transversal. La hauteur maximale acceptée entre l'axe de vilebrequin et le sommet du couvercle d'injection est de 864 mm. Le couvercle d'injection ne pourra s'étendre en avant de plus de 264 mm entre l'avant du couvercle d'injection et le boulon avant sur l'ouverture du carter du compresseur. Injection de carburant électrique ou électronique interdite (voir Dessin 29).  
 Toute modification approuvée par la FIA doit être effectuée uniquement par le fabricant d'origine.

## 1.5.4 COLLECTEUR D'ADMISSION

Panneau(x) de protection contre l'éclatement du collecteur conforme(s) à la Spéc. SFI 23.1 obligatoire(s). Si un seul panneau est utilisé, la zone totale du disque de rupture doit être équivalente ou supérieure à 64,5 cm<sup>2</sup>. Si plusieurs panneaux sont utilisés, la zone totale des disques de rupture doit être équivalente ou supérieure à 77,4 cm<sup>2</sup>. Les panneaux peuvent être installés à l'avant, à l'arrière ou de chaque côté du

	<p>collecteur. Seul un panneau par ouverture autorisé. Installations de panneaux doubles ou tandem interdites. Collecteurs reculés acceptés : AJPE Stage III 25A-010/103/110, JFR FAM1174 et TBS-500. Si un collecteur TBS-500 est utilisé, un câble est requis reliant les deux moitiés du collecteur. Tout autre collecteur reculé interdit sauf approbation de la FIA. Les goujons du collecteur doivent être fabriqués conformément aux spécifications de la FIA. Retenue avant du collecteur conforme à la Spéc. SFI 14.5 obligatoire sur les collecteurs d'admission JFR FAM1174. Sauf s'il s'agit de l'AJPE Stage III 25A-110, au maximum une des ouvertures de 69,3 cm<sup>2</sup> peut utiliser des panneaux doubles ou être bouchée. Voir Règlement Général 1.10.</p>
<b>1.6</b>	<b>CARBURANT</b>
	<p>Tout carburant autre que du nitrométhane ou du méthanol interdit. Le pourcentage maximum de nitrométhane est de 90 %.</p>
<b>1.8</b>	<b>DISPOSITIF DE RÉCUPÉRATION D'HUILE</b>
	<p>Récupérateur d'huile moteur obligatoire. Matériau minimum, 1.3 mm d'aluminium ou 1 mm de fibre de carbone / de Kevlar. Le récupérateur doit s'étendre en arrière de la plaque moteur sur au moins 76 mm pour récupérer de l'huile du joint arrière principal mais il ne doit pas dépasser de plus de 76 mm en arrière la plaque moteur. La longueur du récupérateur depuis l'avant de la plaque moteur doit s'étendre d'au moins 76 mm en avant de la face avant de la poulie inférieure. Un récupérateur plus long pour améliorer la récupération de l'huile est acceptable ; il ne doit toutefois pas s'étendre vers l'avant sous le siège du pilote ou comporter des passages d'air qui seraient considérés comme des effets de sol améliorés. La largeur du récupérateur ne peut pas dépasser le bord extérieur des longerons inférieurs et il doit s'étendre jusqu'au sommet des longerons supérieurs. Le récupérateur devra être soit d'une seule pièce, soit construit de manière à être scellé comme un dispositif de récupération d'huile. Il doit avoir des cloisons d'une hauteur minimum de 102 mm à l'avant et des cloisons d'une hauteur minimum de 51 mm à l'arrière pour récupérer l'huile pendant l'accélération et la décélération. Les cloisons doivent être "recourbées" vers le carter d'huile pour faire en sorte que l'huile reste dans les limites des cloisons. Un doublage ininflammable absorbant l'huile est obligatoire à l'intérieur du dispositif de récupération. Tous les trous, fêlures ou autres ouvertures doivent être bouchés pour empêcher toute fuite d'huile du récupérateur d'huile.</p>
<b>1.9</b>	<b>CONDUITES D'HUILE</b>
	<p>La conduite d'alimentation d'huile principale arrière, si installée, doit être en acier inoxydable. Toutes les conduites flexibles d'huile sous pression, à l'exclusion des conduites de retour et de toute conduite d'une pression maximale de 2,1 bars (30 psi), doivent utiliser une connexion sertie en usine, subir des tests de pression. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 52 bars (750 psi). Les étiquettes doivent résister au nitrométhane et au liquide nettoyant pour freins. Sinon conduites rigides obligatoires. Les conduites d'huile doivent être protégées de la courroie du compresseur au moyen d'une protection.  Lorsque le filtre à huile et/ou le réservoir de carter sec sont montés séparément du moteur, les conduites d'huile doivent avoir au minimum 25 mm de course libre. L'utilisation de vis de type automobile sur les filtres des canalisations est interdite.</p>
<b>1.10</b>	<b>COMPRESSEUR</b>
	<p>Compresseur de type Roots obligatoire ; l'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser celui d'un rotor standard de type GM, série 71. Compresseur et/ou compresseur centrifuge interdit. Taille maximale : 14-71 ; longueur du carter 567 mm, largeur 286 mm ; longueur du rotor 483mm ; diamètre maximal du rotor 148 mm, y compris les parties fixes. L'ouverture supérieure ne peut pas dépasser 299 mm de long et 117 mm de large. Le carter doit avoir des couvercles amovibles au niveau des roulements avant et arrière ; les rotors doivent être contenus dans un carter d'une seule pièce. La profondeur maximum du volume d'admission et de celui d'échappement autorisée sur la plaque avant uniquement est de 25 mm, mesurée de la face du support de roulement au fond de la cavité. Les cavités ne sont pas autorisées sur la plaque arrière. Entretoise ou composants entre le sommet du carter du turbocompresseur et le bas du couvercle limités à 51 mm maximum. L'entretoise et les composants peuvent être fabriqués en aluminium ou en matériaux composites agréés par la FIA uniquement. Compresseurs à vitesse variable interdits. La surmultiplication d'un compresseur ne doit pas dépasser 1:1.50. Voir Règlement Général 1.10 et 1.11.</p>
<b>1.11</b>	<b>DISPOSITIF DE RETENUE DU COMPRESSEUR</b>
	Obligatoire. Voir règlement général 1.11.
<b>1.12</b>	<b>COMMANDE DES GAZ</b>
	<p>La commande des gaz doit être directement actionnée par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. Ce qui suit constitue une exception à cette règle : Afin de réduire les pertes d'huile, les paramètres qui indiquent une panne de moteur imminente (p. ex. pression du carter) peuvent être utilisés pour activer un système capable de pousser la pédale des gaz en position fermée. Tous les systèmes dotés de ce type de fonction doivent être approuvés par la FIA. A condition d'échapper au contrôle du pilote, un dispositif mécanique de contrôle des tours du moteur pendant le "burnout", approuvé par la FIA, peut être associé à la commande de l'injection ou des gaz. Voir Règlement Général 1.12.</p>
<b>1.13</b>	<b>TUBES DE MISE À L'AIR LIBRE</b>
	<p>Bac collecteur/système de tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA obligatoires. Les raccords à démontage rapide/par torsion entre les flexibles des tubes de mise à l'air libre et les adaptateurs des tubes de mise à l'air libre des couvre-culasses doivent comprendre un dispositif de verrouillage secondaire, tel qu'un moraillon, goupille de verrouillage à bille interdite. Les bandes adhésives ne constituent pas un dispositif de verrouillage principal ou secondaire satisfaisant. Des colliers de fixation doubles sont exigés aux extrémités de tous les flexibles utilisés dans le circuit de mise à l'air libre, y compris les mises à l'air libre du carter sec. Joints toriques doubles requis à chaque fixation entre le tube de mise à l'air libre et le couvre-culasse. Des flexibles d'un diamètre interne de 32 mm minimum sont exigés entre chaque couvre-culasse et les admissions du récupérateur et/ou les longerons, et entre chaque sortie de longeron et les deux admissions du récupérateur. La contenance minimale du/des bac(s) collecteurs est d'un carter de 2 gallons (soit 7,57 litres), (c'est-à-dire, au-dessous de la cloison du fond). Les bacs collecteurs doivent comporter des cloisons internes adéquates. La configuration minimale de l'admission du bac collecteur est de deux (2) tubes d'un diamètre interne de 29 mm (ou de section équivalente). La configuration minimale de la sortie/décharge du bac collecteur est de deux (2) ouvertures d'un diamètre interne de 29 mm (ou de section équivalente). Voir Règlement Général 1.13.</p>
<b>1.14</b>	<b>COUVRE-CULASSES</b>

	Doivent être en aluminium, titane ou acier (composite ou coulé interdit). Doivent être agréées par la FIA. Doivent être installées à l'aide de goujons d'acier de 8 mm (4130 minimum) et d'écrous en acier ou en titane. Les couvre-culasses en titane doivent se conformer à la Spéc. SFI 14.4, les couvre-culasses en aluminium ou acier doivent avoir une couverture de Spéc. SFI 14.4.
<b>2 - TRANSMISSION</b>	
<b>2.1</b>	<b>DISPOSITIF ANTI-EXPLOSION</b>
	Dispositif anti-explosion obligatoire. Voir Règlement Général 2.1.
<b>2.3</b>	<b>EMBAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR</b>
	Volant moteur et embayage conformes à la Spéc. SFI 1.3 et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2, obligatoires. Profondeur maximale du blindage du volant moteur : 239 mm (à l'intérieur). Six (6) disques d'embayage autorisés au maximum. Volants moteur en aluminium interdits. Filtre de sortie d'air de l'embayage obligatoire. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 et Spéc. SFI 10.5 pour lignes directrices complètes concernant la plaque moteur et la cloche d'embayage.
<b>2.4</b>	<b>COUVERTURE DE L'ARBRE DE TRANSMISSION</b>
	Chaque extrémité de l'arbre de transmission doit être complètement protégée sur 360° par une couverture en acier d'1,6 mm 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 couvertures doivent être solidement montées sur le châssis, la barre transversale appropriée, l'inverseur ou la boîte d'essieu.
<b>2.11</b>	<b>PONT ARRIÈRE</b>
	Le rapport final est limité à 3,20:1 seulement ; ne peut être supérieur ou inférieur. Essieu non d'origine entièrement flottant ou rigide obligatoire. Une maintenance périodique doit être effectuée conformément aux exigences du fabricant. Charge à l'avant ou pont arrière de style "pumpkin" interdit. Voir Règlement Général 2.11.
<b>2.12</b>	<b>TRANSMISSION</b>
	Transmission interdite. Convertisseur de couple interdit.
<b>2.15</b>	<b>INVERSEUR DE MARCHE</b>
	Marche arrière obligatoire. Goupille pour le retrait du blocage de point mort obligatoire. Câble attaché à la goupille de l'inverseur de marche obligatoire. Le câble doit libérer la goupille du mécanisme de l'inverseur et être accessible sans enlever la couverture de l'inverseur de marche. Toutes les marches arrière doivent être équipées d'une goupille pour le retrait du blocage de point mort à commande pneumatique. L'installation doit être telle que le pilote puisse facilement et rapidement désengager la goupille avec tout l'équipement de sécurité en place.
<b>2.15.1</b>	<b>COUVERTURE DE L'INVERSEUR DE MARCHE</b>
	Tunnel d'une pièce, couvrant l'inverseur de marche et l'arbre de transmission, obligatoire. Doit s'étendre depuis l'arrière de la cloche d'embayage jusqu'à maximum 51 mm de l'avant du siège du pilote, et être en titane d'une épaisseur minimale de 2 mm, en chrome-molybdène 4130 d'une épaisseur minimale de 2.3 mm, en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 2.54 mm, ou en carbone / titane de 3.3 mm minimum. Trou autorisé pour le levier. Doit inclure une bride de fixation horizontale d'au moins 25 mm aux bords du tunnel. Ancrage à l'élément en "X" du plancher du châssis à l'aide de boulons en titane ou en acier de 8 mm obligatoire en 4 endroits. Câble attaché à la goupille de l'inverseur de marche obligatoire. Le câble doit libérer la goupille du mécanisme de l'inverseur et être accessible sans enlever la couverture de l'inverseur de marche.
<b>2.15.2</b>	<b>BLINDAGE DE MARCHE ARRIÈRE</b>
	Un blindage d'un seul tenant protégeant toutes les unités de transmission est obligatoire. Doit être conforme à la Spéc. SFI 4.1. Voir Règlement Général 2.13.
<b>3 – FREINS ET SUSPENSIONS</b>	
<b>3.1</b>	<b>FREINS</b>
	Systèmes de freinage automatiques et/ou secondaires interdits ; le freinage et le desserrage des freins doivent être sous le contrôle direct du pilote ; aucun dispositif électronique, pneumatique ou autre, ne pourra affecter ou assister en aucune façon le fonctionnement des freins. Freins à disque hydrauliques sur les quatre roues, avec double maître-cylindre, obligatoires. Rotors de freins en fibre de carbone utilisés conjointement avec des pièces de freins spécifiques en fibre de carbone (avant et arrière) obligatoires ; tout autre matériau interdit. Canalisations de freins en acier obligatoires. Protection des canalisations des freins ignifugée approuvée par la FIA obligatoire sur toutes les canalisations de connexion flexibles (avant et arrière). Contacter le Département Technique de la FIA pour le(s) fabricant(s) approuvé(s). Les canalisations de freins doivent être protégées dans le voisinage du moteur ou de l'entraînement du compresseur. Voir Règlement Général 3.1. La poignée du frein à main doit être fabriquée en titane, en acier ou en aluminium d'une épaisseur de 8 mm et d'une largeur de 25 mm au moins. Allègement de la poignée du frein à main (à savoir trous, usinage, etc.) interdit.
<b>3.3</b>	<b>DIRECTION</b>
	Un mécanisme de déverrouillage rapide pour le volant est obligatoire-Voir Règlement Général 3.3 et 4.1.
<b>3.4</b>	<b>SUSPENSION</b>
	Suspensions avant et arrière interdites. Axes de roues avant en acier obligatoires. Acier 4130 minimum. Tous les autres matériaux interdits. Dépôts de métal sur les composants de la suspension avant interdits. Voir Règlement Général 3.4.
<b>3.6</b>	<b>BARRES "WHEELIE"</b>
	Obligatoires, doivent être fonctionnelles. Barres "Wheelie" en fibre de carbone interdites. Voir Règlement Général 3.6.

<b>4 – CHÂSSIS</b>	
<b>4.2</b>	<b>LEST</b>
	Autorisé. Doit être attaché avec au moins deux (2) fixations d'un diamètre de 13 mm ou de quatre (4) fixations d'un diamètre de 10 mm, de Grade 8 pour 45 kg et être agréé par la FIA.
<b>4.3</b>	<b>BLINDAGE DU CASQUE</b>
	Toutes les voitures en Funny Car doivent avoir un blindage arrière 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 1,9 mm ou en acier 4130 de 2,28 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 (3) 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. Les blindages en trois parties doivent être faits avec deux protections latérales et la section centrale. La protection doit être installée dans l'alignement ou dans la continuité des arceaux supérieurs de la cage de sécurité et de l'arceau d'épaule de façon à ce que l'équipement de protection ne puisse pas se coincer par inadvertance entre la protection et les composants de la cage de sécurité. Absolument aucun élément ne peut être monté sur la protection du casque ou le déflecteur au-dessus du sommet de l'arceau d'épaule. Les têtes de boulons doivent être de type hexagonal de 13 mm.
<b>4.4.1</b>	<b>SANGLE DE REMORQUAGE</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 4.4.1.
<b>4.5</b>	<b>GARDE AU SOL</b>
	Voir Règlement Général 4.5.
<b>4.7</b>	<b>STRUCTURE SUPPORTANT LA CARROSSERIE ARRIÈRE</b>
	La structure supportant la carrosserie arrière doit être fabriquée en acier 4130. Titane ou autre matériau interdit.
<b>4.8</b>	<b>PARACHUTE</b>
	Double parachute obligatoire. Deux (2) points d'ancrage des suspentes séparés, obligatoires avec des boulons en acier chemisés de Grade 8 minimum de 12 mm avec des écrous autobloquants ou des écrous soudés aux supports du parachute. Les supports de montage des suspentes doivent être fabriqués en acier 4130 d'au moins 4,75 mm. Du point d'ancrage au sac du parachute, les suspentes doivent être recouvertes par du cuir de 2 mm d'épaisseur ou par un matériau agréé par la FIA. Le / les câble(s) du parachute agréé(s) par la FIA doit(vent) passer par chaque boucle d'extrémité des suspentes et être attaché(s) à l'aide de boulons d'ancrage d'extrémité arrière de chaque côté. Câbles de parachute agréés par la FIA : Amick Race Car Restraints PARA-101REV1, Future Fibres FF30MLB-P-MB ou Taylor Motorsports 108. En cas d'utilisation de Future Fibres FF30MLB-P-MB, seul un (1) câble est requis, qui doit passer par chaque boucle d'extrémité des suspentes et être attaché à l'aide du boulon d'ancrage d'extrémité arrière de chaque côté. Tous les câbles doivent être protégés par un matériau ignifugé. Deux câbles de déclenchement séparés obligatoires. Le plancher du compartiment à parachute doit être plat et ne peut s'étendre ni sur plus de 152 mm vers l'arrière, ni au-delà du sac du parachute. La mesure sera prise à partir du point d'ancrage à l'arrière de la carrosserie. L'utilisation d'un retour sur le bord de fuite est interdite. La boîte de montage du parachute doit être agréée par la FIA avant la compétition. Toutes les goupilles de sûreté doivent être retirées et le système doit être activé avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 4.8.
<b>4.11</b>	<b>CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Le châssis doit être conforme à la Spéc. SFI 10.5A. Le châssis doit être recertifié par un Inspecteur Châssis agréé et la cage de sécurité doit porter un autocollant de série ainsi qu'une étiquette identifiant la Spécification avant de participer à un run. Voir liste des Spécifications SFI EDRC FIA pour les périodes de re-certification. Tout câblage doit passer à l'extérieur des longerons ; le passage de canalisations hydrauliques ou pneumatiques et de câbles à l'intérieur du châssis est autorisé. Voir Règlement Général 4.4, 4.11 et 10.6.
<b>4.11.1</b>	<b>CAPITONNAGE DE LA CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 4.11.1 et 10.6.
<b>4.12</b>	<b>EMPATTEMENT</b>
	Minimum, 3150 mm ; maximum 3175 mm ; mesuré sur le côté long. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 51 mm. La largeur de la voie à l'arrière ne peut s'écarter de la carrosserie vers l'extérieur ; vers l'intérieur, la tolérance maximale est de 76 mm à l'arrière, et de 152 mm à l'avant. Les mesures étant prises entre le bord externe du pneu et le bord interne de la carrosserie.
<b>5 – PNEUS ET ROUES</b>	
<b>5.1</b>	<b>PNEUS</b>
	Les pneus seront des pneus d'automobile du type représenté par le fabricant pour "Funny Car". Le logo, le nom du fabricant et les marquages d'identification des pneus doivent être non modifiés et tels que fournis par le fabricant de pneus et visibles sur les quatre pneus en permanence. La taille des pneus doit être réglementaire, une fois qu'ils sont installés et prêts à courir aux pressions d'utilisation recommandées par le fabricant. Pression minimale des pneus au départ d'un run 0,41 bar (6psi). Voir Règlement Général 5.1. Tous les pneus effectuant la transmission devront être, ou avoir été, en règle générale disponibles pour tous les concurrents. Les pneus qui sont fournis par le manufacturier, le représentant du manufacturier ou une autre entité commerciale devront être disponibles pour tous les concurrents dans cette catégorie.
<b>5.2</b>	<b>ROUES</b>
	Roues avant conformes à la Spéc. SFI 15.2 obligatoires. Roues arrière à anneau de retenue de 406 mm conformes à la Spéc. SFI 15.4 obligatoires ; talon interne d'au minimum 375 ± 3 mm. Modifications et/ou allègements, sauf si effectués par le fabricant, interdits. Les roues arrière doivent être complètement isolées de l'habitacle. Roues fils interdites. Disque ou couverture interdits sur la roue arrière. Les roues doivent se conformer aux exigences émises par les fabricants de pneus qui leur sont applicables. Boulons de roues en titane interdits.

6 – INTÉRIEUR	
6.1	<b>HABITACLE</b>
	L'habitacle doit être conçu de façon à permettre au pilote, vêtu de son équipement de sécurité complet, assis en position de conduite normale, ceintures de sécurité attachées et volant placé, de sortir de la voiture en 9 secondes maximum.
6.2	<b>SIÈGE</b>
	Le siège-baquet doit être en aluminium ou en acier. L'utilisation de sièges-baquets en magnésium ou en fibre de carbone est interdite. Voir Règlement Général 6.2.
6.2.1	<b>CAPITONNAGE</b>
	Le siège doit être en mousse avec un matériau absorbant l'énergie et moulé aux formes du corps du pilote d'une couche minimum de matériau ralentissant la vitesse de propagation du feu couvrant le capitonnage du siège. Voir Règlement Général 6.2.
6.2.2	<b>REVÊTEMENT INTÉRIEUR</b>
	L'intérieur de l'habitacle, la cloison pare-feu, le siège, etc., doivent être en aluminium ou en acier. Magnésium ou fibre de carbone interdits ; boîtier d'injecteur en fibre de carbone autorisé. Voir Règlement Général 6.2.2.
7 – CARROSSERIE	
7.1	<b>AILERONS</b>
	Interdits.
7.1	<b>SPOILERS</b>
	<p>Autorisés à l'arrière uniquement. Le spoiler arrière ne doit pas faire partie intégrante de la carrosserie. La relocalisation du capot arrière ne peut s'étendre à plus d'un tiers de la vitre arrière des répliques de la carrosserie de production. Les surfaces latérales des capots arrière surélevés doivent être complètement recouvertes par les plaques de garde verticales du spoiler. La zone du coffre à l'intérieur des plaques de garde ne peut pas être inférieure de plus de 45 mm à la zone à l'extérieur des plaques de garde.</p> <p>La surface du spoiler, avant et arrière, doit être une surface à courbure simple et continue. Les lèvres, entailles, marches ou étages sont interdits sur la surface du spoiler, à l'exception des retours sur le bord de fuite. Les plaques de garde doivent consister en des plans verticaux parallèles à la voiture. Deux supports supplémentaires au maximum (nervures ou plaques) seront autorisés en tout point entre les plaques de garde, à condition de se trouver dans le plan vertical, parallèles aux plaques de garde.</p> <p>Si la carrosserie est équipée d'un support de spoiler arrière, qui s'étend du spoiler jusqu'à la zone du pare-chocs et est parallèle aux plaques de garde, un renfort diagonal sera autorisé. Si ce renfort est tourné vers l'extérieur, il devra être coupé en ligne droite, en diagonale depuis l'arrière du support jusqu'au flasque extérieur de la carrosserie.</p> <p>Largeur maximale du spoiler arrière, y compris plaques de garde verticales et points de fixation, 1372 mm. Les plaques de garde verticales du spoiler arrière ne peuvent être situées en avant de l'axe des essieux arrière ni au-dessus de la vitre latérale arrière. Les plaques de garde verticales ne peuvent être situées à plus de 127 mm au-dessus du toit ou de 1524 mm au-dessus du sol, la plus petite mesure étant retenue. Le point le plus en arrière de la plaque de garde verticale ne peut dépasser l'axe des essieux arrière de plus de 1524 mm. Lèvre sur l'arrière du spoiler (verticale) : 13 mm maximum. Supports de plaques de garde autorisés sur un seul côté de ces plaques et non sur les deux.</p> <p>Le bord arrière du spoiler arrière ne peut dépasser l'axe des essieux arrière de plus de 1422 mm, ni surplomber le toit de plus de 127 mm, ni être situé à plus de 1524 mm au-dessus du sol, la plus petite mesure étant retenue, et les bords avant et arrière ne peuvent être montés de manière à créer une "configuration d'aile". Sur le spoiler, le "retour sur le bord de fuite" ne doit pas dépasser 51 mm vers l'avant ou vers l'arrière. L'installation de générateurs de turbulence n'est autorisée que sur le spoiler, elle est interdite sur la carrosserie de la voiture. Tout réglage ou mouvement interdit pendant un run. Le passage de l'air dans ou sous le déflecteur est interdit, sauf dans la zone articulée des feux arrière.</p> <p>Le spoiler peut être fait en matériau composite agréé par la FIA, mais les plaques de garde verticales doivent être faites en alliage de magnésium H24 de 2 mm minimum ou en aluminium 6061 de 2 mm, ou en fibre de carbone de 4 mm. Toute plaque de garde en fibre de carbone doit être acceptée par la FIA avant son utilisation. Les plaques de garde verticales devront être fixées à la carrosserie par des vis en acier de 6 mm minimum et des écrous en aluminium. Sur le dessous de la carrosserie devra être utilisée une rondelle d'aluminium de renforcement, d'une épaisseur minimale de 19x0.7 mm. Les plaques de garde verticales devront être reliées entre elles par au moins un (1) câble d'acier inoxydable de 1,6 mm, passant par un oeillet de 8 mm (AN42) minimum équipé de la douille adéquate (AN100) pour le câble utilisé, et serti dans un manchon "nico press" en cuivre (spéc. de câble : âme de fil de 7x7, résistance à la rupture de 218 kg, Spéc. Mil-W-83420.), une paire des mêmes câbles spécifiés étant fixée au plancher de la carrosserie. La plaque de garde verticale doit être fixée à la carrosserie par des écrous en aluminium. Une entretoise de centre d'aile 4130 de 8x1 mm sera fixée par une extrémité au plancher de la carrosserie et par l'autre extrémité au spoiler, et située au milieu du spoiler dans le sens de la largeur. Le support de fixation sur la carrosserie sera en acier de 1.6 mm min. fixé au plancher de la carrosserie par deux vis d'acier de 8 mm (ou trois de 6 mm), avec des écrous en aluminium. Une plaque double de renfort en acier de 0,7 mm doit être utilisée sous la carrosserie pour fixer le support d'entretoise d'aile d'une taille minimale de 51x51 mm.</p>
7.1	<b>AILES</b>
	Interdites.
7.1.2	<b>CARROSSERIE</b>
	<p>Carrosserie de coupé ou de conduite intérieure acceptée par la FIA, d'un type produit en série à l'origine par un constructeur automobile (national ou étranger). L'âge de la carrosserie ne remontera pas à plus de 15 ans avant l'année du modèle en cours. Elle doit avoir mesuré à l'origine 1600 mm de largeur au minimum au niveau de l'axe des essieux avant et arrière. La largeur maximale de la carrosserie et/ou du toit ne peut dépasser les dimensions de série. Copies en fibre de verre ou en fibre de carbone de carrosseries de série, autorisées. La carrosserie pourra être allongée ou raccourcie. Les contours avant et arrière de la carrosserie doivent ressembler aux configuration et conception de la carrosserie spécifique utilisée ; les trous pour le passage de l'air sont interdits. Toute modification à la carrosserie non décrite dans ce Règlement est interdite.</p> <p>Calandre simulée de mêmes configuration et conception pour la carrosserie spécifique utilisée, obligatoire ; trous de passage d'air interdits. Variation maximale de largeur de la carrosserie entre l'avant et l'arrière : 152 mm. Largeur de carrosserie minimale, 1524 mm une fois montée. La carrosserie sera mesurée de l'axe des essieux avant à l'axe des essieux arrière. Une lèvre sur la carrosserie est autorisée et peut mesurer 25 mm au maximum ou être aussi large que la carrosserie, la valeur la moins élevée étant retenue.</p>

	<p>Ailes élargies ou élargisseurs, maximum 38 mm autorisés à la moitié avant des ouvertures de roues avant et 25 mm autorisés à la moitié avant des ouvertures de roues arrière ; ne pourront pas s'étendre à l'arrière de l'axe ou de l'essieu, et devront être distincts de la carrosserie. Les élargisseurs devront être montés conformément à l'ouverture des roues et ne pourront pas être montés à l'avant de l'ouverture. La mesure de largeur ne tiendra aucun compte des deux élargisseurs de 25 mm et de 38 mm. Il est interdit de fermer les passages de roues ou d'utiliser des carénages de roue. Ouvertures des passages de roues : elles seront à l'avant de 127 mm minimum, mesurés verticalement à partir de l'axe des essieux avant et, à l'arrière, de 203 mm minimum, mesurés verticalement à partir de l'axe des essieux arrière. Côté arrière du spoiler latéral, 457 mm minimum mesurés directement à partir de l'axe des essieux arrière. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 1016 mm mesurés entre le centre de l'axe avant situé le plus en avant et le point le plus en avant de la carrosserie. Les moulures de flanc (s'il s'agit d'une voiture de série), les logements ou échancrures de feux avant et arrière doivent être incorporés dans la carrosserie. La zone des feux arrière peut être articulée (au sommet seulement) pour l'aération, 645 cm<sup>2</sup> maximum. De chaque côté, maximum deux ouvertures, qui doivent être adjacentes, acceptées. Les ouvertures articulées doivent inclure le feu arrière et doivent avoir une forme rectangulaire ; tout autre trou à l'arrière de la carrosserie interdit. Carénages de capot interdits, l'injection doit saillir du capot. Hauteur maximale du capot 127 mm, ne peut pas être plus large que la base des montants A. Le toit peut être abaissé de 51 mm maximum ; il est interdit de l'enlever complètement. Largeur minimale du plafond : 813 mm. Largeur minimale au montant A : 1238 mm ; largeur minimale au montant C : 1257 mm. La longueur du toit, mesurée du sommet du pare-brise au sommet de la vitre arrière, ne doit pas s'écarter de plus de 102 mm de la longueur d'origine. Les extensions du spoiler latéral ne pourront avoir plus de 25 mm de largeur. Toutes les carrosseries utilisées en compétition devront provenir de moules approuvés par la FIA. Des modifications concernant l'espace libre des tuyaux collecteurs seront admises si autorisées à l'avance par le Département Technique de la FIA. Les carrosseries ne comprendront ni pare-chocs sur rouleaux ni toute autre pièce jugée par la FIA inutile pour la tubulure normalement utilisée pour le montage, les cloisons pare-feu et la protection des pilotes. Aucun carénage ne sera autorisé sous la carrosserie. Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, les tôles en métal façonnées sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, etc. Les "rub bars"/déflecteurs ne peuvent dépasser la carrosserie intérieure ou avoir une épaisseur supérieure à 13 mm. Largeur maximale de l'ouverture pour le compresseur, 660 mm. L'ouverture pour le couvercle du compresseur doit présenter un espace libre de 63.5 mm minimum entre la carrosserie et la commande des gaz, espace non inclus dans la dimension des 660 mm. Retour sur le bord de fuite autorisé sur le côté avant de l'ouverture du compresseur ; hauteur maximale 25 mm. Le retour sur le bord de fuite doit être installé à 90° par rapport à la carrosserie. Le retour sur le bord de fuite doit être installé à 90 degrés par rapport à la carrosserie. Les décisions finales concernant les modifications de carrosserie sont du ressort du Département Technique de la FIA.</p> <p>Les carrosseries doivent être équipées de deux (2) poignées d'ouverture avant. La poignée doit être fabriquée dans un tube rond d'un diamètre extérieur maximum de 32 mm avec un flasque soudé à l'extrémité du tube. Taille maximale du flasque, 140x89 mm. La poignée d'ouverture avant doit être agréée par la Commission Dragsters de la FIA avant de pouvoir être utilisée. Aucune partie de la poignée d'ouverture avant ne pourra s'étendre en avant de la limite du porte-à-faux avant.</p> <p>Les carrosseries doivent pouvoir être enlevées à l'aide d'un mécanisme d'ouverture arrière qui doit être accessible dans la zone du panneau de feux arrière. Le mécanisme d'ouverture arrière doit être du type goupille et câble avec la possibilité d'enlever la carrosserie sans retirer la goupille. Le mécanisme ne doit pas être obstrué, il doit être aisément visible et ne pas être situé dans les 76 mm de toute autre ouverture. La poignée d'ouverture doit être en T, peinte en rouge, et mesurer 76 mm de long au minimum. Prendre contact avec le Département Technique de la FIA pour connaître le modèle, le fonctionnement et l'installation agréés.</p> <p>Un (des) panneau(x) de protection contre l'éclatement de la carrosserie (le capot-moteur), d'au moins 1858 cm<sup>2</sup>, est (sont) obligatoires. Le(s) panneau(x) de protection de la carrosserie contre l'éclatement doit(vent) être fixé(s) par des vis en plastique ou des accrochages par bandes, surliures, etc. d'une largeur maximale de 3 mm et deux câbles du panneau de protection de la carrosserie agréés par la FIA, avec plaques de carrosserie distinctes boulonnées avec une plaque de chaque côté du panneau. Les câbles du panneau de protection doivent être reliés à l'un des côtés uniquement du panneau de protection.</p> <p>Apposition de bandes sur le panneau de protection de la carrosserie autorisée le long du bord avant uniquement, interdit sur tous les autres côtés. Bandes adhésives d'une largeur maximale de 25 mm autorisées sur le panneau de protection.</p> <p>Câbles du panneau de protection de la carrosserie agréés par la FIA : Amick Race Car Restraints pièce numéro JF-101 ou agréés par la FIA. Tout nouveau dessin, plan, toute nouvelle illustration, spécification ou conception de carrosserie doit être soumis au Département Technique de la FIA au plus tard le 15 novembre de l'année précédente. Tout nouveau dessin ou toute nouvelle conception de carrosserie doit recevoir l'approbation finale de la FIA au plus tard le 15 décembre de l'année précédente. Les spécifications de carrosserie peuvent varier pour certaines voitures de démonstration, sous réserve de l'approbation préalable de la FIA.</p> <p>L'intérieur de la carrosserie, zone du toit comprise, et tous les composants composites tels que minuteriers, etc. doivent être recouverts par une garniture ou un revêtement de Spéc. SFI 54.1, ralentissant la vitesse de propagation du feu, appliqué en accord avec les spécifications et recommandations du fabricant et doit être appliqué à l'extérieur. Blindage pare-feu protégeant le boîtier à injecteur dans l'habitacle obligatoire ; si en fibre de carbone, doit être recouvert par une garniture ou un revêtement de Spéc. SFI 54.1 ralentissant la vitesse de propagation du feu.</p> <p>Tous les boulons et dispositifs de fixation sur la carrosserie, les fenêtres, etc., doivent comporter des têtes rondes vers l'extérieur de la carrosserie. Tous les raidisseurs doivent être placés à l'intérieur de la carrosserie, que ce soit sur les fenêtres, le spoiler, etc. La structure de fixation de la carrosserie ne peut être ajustable. Au minimum six (3 par côté) renforts doivent être utilisés sur les points d'ancrage de la structure de fixation reliant la structure de support des étriers principale à la carrosserie en avant du montant "A". Les six points d'ancrage de la structure de fixation ne doivent pas comporter d'ancrage au système de verrouillage avant. Le cadre doit être fixé à demeure, sans ajustements.</p> <p>La modification du coin arrière, inférieur de la / des ouverture(s) de roues avant peut être autorisée, SI requis pour avoir l'espace nécessaire aux feux de chronométrage sur la ligne de départ. Vue de côté, la carrosserie devrait présenter un espace libre, tout le long de la voiture, à 76 mm du sol, s'étendant sur une longueur de 311 mm maximum, à l'arrière de l'axe avant.</p> <p>Toute ouverture ou tout bord exposé suite au découpage du coin de l'ouverture des roues devraient être comblés et présenter un aspect fini. Ces modifications doivent être autorisées à l'avance par le Département Technique de la FIA et acceptées une fois réalisées. Les passages de roues avant et arrière doivent conserver le contour et le rayon d'origine, et être acceptés par la FIA au moment de l'approbation de la carrosserie</p>
7.1.3	<b>ISSUE DE SECOURS</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 7.1.3.
7.1.4	<b>PARE-CHOC ARRIÈRE</b>
	La voiture doit être équipée d'un pare-chocs arrière consistant en une surface verticale minimale de 76 mm ; ouverture maximale autorisée pour suspentes de parachute, 102x762 mm. Le bord arrière du pare-chocs arrière ne peut s'étendre à plus de 1372 mm de l'axe des essieux arrière. Distance maximale du bord arrière du pare-chocs arrière au sol, 737 mm pour une pression de pneu arrière de 0,41 bar (6psi). Lèvre de 25 mm maximum autorisée sur le pare-chocs arrière comme renfort, non incluse dans la mesure générale.
7.4	<b>CLOISON PARE-FEU / TABLEAU DE BORD</b>
	Doit être d'aluminium ou d'acier (magnésium interdit). Le tableau de bord pourra être en aluminium de 1 mm minimum, la cloison pare-feu en aluminium de 1,3 mm minimum. La jonction tableau de bord/cloison pare-feu se fera par chevauchement et utilisation d'une double rangée de vis, leurs centres étant espacés d'au plus 51 mm. Les exigences de fixation minimales sont des vis de 6 mm, des écrous en aluminium et des

	<p>rondelles taillées dans la masse de 19x3 mm. Distance du centre de l'orifice au bord de la plaque, 19 mm minimum. Distance du haut de l'ouverture d'écran du carter d'embrayage au "V" de la cloison pare-feu, 152 mm minimum. Plaque de doublage de 1,3 mm minimum autorisée. Tableau de bord/cloison pare-feu d'une pièce de 1,3 mm autorisée.</p> <p>La cloison pare-feu doit être équipée de chacun de ses côtés, à proximité des couvre-culasses, de fenêtres ne mesurant pas plus de 161 cm<sup>2</sup> pour avertir le pilote de tout incendie. Du verre feuilleté de sécurité ou des plastiques résistant au feu tels que Lexan ou Plex 70 sont obligatoires.</p> <p>Dans l'habitacle, un blindage pare-feu <b>en acier</b> protégeant le boîtier à injecteur est obligatoire ; s'il est en fibre de carbone, il doit être recouvert par une garniture ou un revêtement de Spéc. SFI 54.1, ralentissant la vitesse de propagation du feu. Il devra être fixé au couvercle d'embrayage et aux longerons. Le bord arrière du blindage devra s'étendre jusqu'à la base du volant de direction et former un angle vers le sommet de la cage de sécurité. Il doit être monté à l'aide de 4 fixations autobloquantes au minimum (2 de chaque côté). Matériau aluminium 1 mm au minimum. Sommet articulé facultatif. (Voir Dessin 26)</p> <p>La partie verticale de la cloison pare-feu doit être située à <math>\pm 1^\circ</math> de l'angle de la plaque moteur. Toute voussure vers l'avant est interdite. La partie de la cloison pare-feu entre la surface intérieure de la carrosserie et le châssis ne peut être supérieure à 305 mm, mesurée entre le bas du marchepied et le bas de la cloison pare-feu.</p> <p>Si le bas de la cloison pare-feu a un rayon de 127 mm ou plus dirigé vers l'arrière, un déflecteur de 13 mm de haut sur 102 mm de profondeur doit courir sur toute la longueur du rayon et être installé à 25 mm maximum du sommet du rayon initial. Le point de rupture arrière du rayon inférieur ne peut dépasser 305 mm depuis la partie verticale de la cloison pare-feu.</p>
<b>7.5</b>	<b>PLANCHER</b>
	<p>Sous-plancher, à l'intérieur de la carrosserie mais indépendant de celle-ci, obligatoire.</p> <p>Le sous-plancher ne doit pas contenir d'ouvertures ou de vides.</p>
<b>7.8</b>	<b>PARE-BRISE, VITRES</b>
	<p>Pare-brise obligatoire. Vitres en option. Différence maximale autorisée entre l'angle du pare-brise et de la vitre arrière par rapport à l'angle de série, 3°. Différence de courbure maximale autorisée par rapport à celle de série, 51 mm. La vitre arrière et les vitres latérales arrière (si elles faisaient partie de l'équipement de série) doivent être définies par leur ligne réelle dans la carrosserie, et peintes ou décalcomaniées de manière à imiter le verre. Les vitres latérales, ou les ouvertures de vitres, peuvent être raccourcies de 51 mm maximum. Il est interdit de percer ou de couper le pare-brise ou la vitre arrière pour y pratiquer un passage d'air. Si des vitres sont utilisées, elles doivent être propres. Les vitres latérales doivent comporter une ouverture d'un diamètre minimal de 152 mm près du pilote.</p> <p>Vitres latérales réservées uniquement au nom du pilote, au numéro de la voiture, à l'indication de la classe et aux décalcomanies. La peinture ne peut s'étendre sur ces vitres. Les décalcomanies ne peuvent pas couvrir complètement ces vitres. Les contours externes des vitres doivent rester dégagés. La FIA se réserve le droit d'accepter ou d'interdire l'apposition de décalcomanies sur les vitres comme jugé nécessaire pour être en conformité avec le présent règlement.</p> <p>Voir Règlement Général 7.8.</p>
<b>8 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE</b>	
<b>8.0</b>	<b>COMPOSANTS ÉLECTRIQUES</b>
	<p>Les composants électriques et électroniques sont exclusivement limités aux systèmes d'allumage, aux enregistreurs de données, aux jauges ou indicateurs électriques, aux composants de l'extincteur d'incendie, aux minuteries pour le carburant et pour l'embrayage, et au système de coupure du moteur automatiques. Les fonctions de temporisations de l'alimentation en carburant, de l'embrayage et du système d'allumage doivent être activées uniquement par le contacteur de grande ouverture d'accélérateur.</p>
<b>8.3</b>	<b>SYSTÈME D'ALLUMAGE</b>
	<p>L'utilisation de systèmes et/ou de composants d'allumage est limitée à ceux qui ont été approuvés par la FIA pour les compétitions.</p> <p>L'utilisation de composants d'allumage est limitée aux produits MSD suivants : bobine 44 ampères (pièce n° 8142) ; allumeur (8145) ; allumeur avec limiteur de régime (8147) ; sélecteur de module Six Shooter (8158) ; retardateur temporisé (8168) ; et Programmable Pro Mag Timing Multi Step Retard (89712), et Graphic Editor (pièce n° 7570) ou MSD 8771.</p> <p>Le MSD 89712 Pro Mag Digital Retard Control et le MSD 7570 Graphic Editor ou MSD 8771 sont les seules unités acceptées pour la compétition FIA. Tout système et/ou composant d'allumage autres que ceux indiqués doivent être acceptés par la FIA avant d'être utilisés.</p> <p>Toute autre fixation interdite. Les systèmes et/ou composants d'allumage doivent être utilisés de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire. Maximum deux (2) bougies par cylindre. Toutes les aiguilles TDC doivent être goupillées afin d'empêcher tout retrait.</p> <p>Deux (2) magnétos maximum, ne dépassant pas 44 ampères par magnéto. Les magnétos sont limités aux modèles suivants : MSD Pro Mag Systems, 12 ou 20 ampères, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160 ; MSD Pro Mag Systems, 44 ampères, 8130, 8140.</p> <p><u>Contrôleur de régime moteur :</u> Utilisation de MSD 89712 ou 8771 obligatoire. Seul le dernier firmware approuvé est autorisé.</p>
<b>8.7</b>	<b>INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE</b>
	<p>En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote.</p>
<b>9 – GROUPE DE SOUTIEN</b>	
<b>9.1.2</b>	<b>DISPOSITIF D'ARRÊT</b>
	<p>Kit contrôleur d'arrêt de sécurité Electrimotion Funny Car (numéro de pièce SB001FC, SB002FC ou CM3.0) et récepteur d'arrêt Electrimotion (numéro de pièce RF001) requis. Le kit contrôleur d'arrêt de sécurité Electrimotion Funny Car doit être correctement installé (voir Dessins 40 et instructions du fabricant). Modification, ou falsification, du contrôleur Electrimotion interdite. L'activation de l'interrupteur d'annulation du système par tout moyen autre que le déploiement du parachute est interdite. L'Electrimotion Crew Alert Box, numéro de pièce CB001, et le Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile, numéro de pièce MS1150, peuvent être utilisés conjointement avec le contrôleur d'arrêt Electrimotion pour allumer un voyant de notification au pilote, présent sur le tableau de bord, débrayer et/ou activer le dispositif d'arrêt. Toute autre utilisation du Crew Alert Box ou du Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile est interdite.</p>
<b>9.1.3</b>	<b>SYSTEME D'ARRÊT DE PRESSION DU CARTER</b>
	<p>Un kit "Electrimotion Pan Pressure Shu off System" (numéro de pièce PK 01) ou un kit "Electrimotion Pan PSI" (numéro de pièce PS 15) connecté directement au Kit contrôleur d'arrêt de sécurité Electrimotion Funny Car obligatoire (numéro de pièce SB001FC, SB002FC ou CM3.0) est obligatoire sur toutes les voitures. Tous ces composants doivent être installés selon les instructions du fabricant et pleinement opérationnels. Le réglage maximum pour la pression du carter est de 9 PSI. Toute tentative visant à contourner la fonction de l'un quelconque de ces dispositifs est strictement interdite.</p>

<b>9.2</b>	<b>ENREGISTREURS DE DONNÉES</b>
	Enregistreurs de données autorisés ; doivent être agréés par la FIA. Capteurs de garde au sol autorisés ; peuvent uniquement être reliés à l'enregistreur de données. Systèmes agréés : Racepak Pro III, Pro II, Pro 1B, Pro 1. L'enregistreur de données peut être utilisé conjointement avec l'affichage du tableau de bord numérique du fabricant. Tous les signaux de sortie Pro III doivent être approuvés par la FIA. Voir Règlement Général 9.1, 9.2 et 9.11.
<b>9.3</b>	<b>SYSTÈME D'EXTINCTION D'INCENDIE</b>
	8,5 kg minimum. Le système doit être divisé de manière qu'un minimum de 6,2 kg soit dirigé dans le compartiment moteur au moyen d'ajutages placés devant chaque ligne de tuyaux d'échappement. Les 2,3 kg restants ou plus doivent être dispersés dans l'habitacle au moyen d'un ajutage atomiseur placé aux pieds du pilote. Le système doit être installé conformément aux spécifications du constructeur, toutes les jauges étant clairement visibles. Lorsque les câbles servant à actionner la bonbonne à incendie passent dans la zone du moteur/du carter de cloche d'embrayage, ils doivent être installés à l'intérieur des longerons. Les supports de montage des bonbonnes à incendie doivent être fabriqués en aluminium ou en acier. Bonbonnes en fibre de carbone interdites. 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). Un système d'extinction à commande manuelle est obligatoire pour la Spéc. SFI 17.1. Les goupilles de sûreté doivent être signalées et retirées avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 9.3.
<b>9.12</b>	<b>VOITURES DE REMORQUAGE</b>
	Voitures de poursuite de taille normale autorisées. Voir Règlement Général 9.12.
<b>9.14</b>	<b>WARMUPS</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'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE DU STAND ASSIGNE.</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 s'il n'est pas complètement protégé par la remorque voisine, il est obligatoire que, lorsque son moteur tourne, une voiture de poussée ou de remorquage soit garée à son côté. Voir Règlement Général 9.5 et 9.14.
<b>10 – PILOTE</b>	
SE REPORTER ÉGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L	
<b>10.1</b>	<b>VÊTEMENTS</b>
	Voir Règlement Général 10.1.
<b>10.2</b>	<b>APPARENCE</b>
	Voir Règlement Général 10.2.
<b>10.3</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DES BRAS</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 10.3.
<b>10.4</b>	<b>PAPIERS</b>
	Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Code Sportif International de la FIA, Annexe L, Art. 9.
<b>10.5</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE</b>
	Système de retenue du pilote avec au moins sept (7) points conforme à la Norme FIA 8853-2016, à la Spéc. SFI 16.1 ou <b>conforme à la Spéc. SFI 16.5 ou 16.6</b> obligatoire. Enroulement des ceintures autour des longerons ou des tubes du châssis interdit. Toutes les sangles d'épaules, de jambes et sous-abdominales doivent être montées sur le châssis à l'aide de supports de montage boulonnés ou soudés au châssis selon les instructions du fabricant. Si les supports sont boulonnés aux longerons ou aux tubes du châssis, les trous des boulons dans les longerons ou les tubes du châssis doivent être bagués, les bagues étant complètement soudées aux tubes. S'ils sont montés directement sur le châssis ou sur une patte soudée au châssis, les boulons de fixation des supports de montage doivent être à double cisaillement et à épaulement, de manière à permettre au support de pivoter et de s'aligner dans le sens de la traction. Toutes les ceintures doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Leurs points d'ancrage doivent être en outre protégés par une feuille métallique ou par un matériau ignifugé acceptable. Voir Règlement Général 10.5.
<b>10.7</b>	<b>CASQUE</b>
	Pour toutes les voitures, casque intégral et obligatoires. Voir Règlement Général 10.7 pour les normes et spécifications requises. Un système de retrait du casque Eject (Pièce # SDR 890-01-30) est obligatoire et doit être installé selon les instructions du fabricant. Une cagoule Stand 21 Lid Lifter conforme à la Spéc. SFI 3.3 ou à la Norme FIA 8856-2000 peut être utilisée en remplacement du système de retrait du casque Eject. De plus, toute cagoule approuvée par la FIA conforme à la Norme FIA 8856-2018, et indiquée dans la liste technique comme cagoule réduisant les charges transmises au cou du pilote pendant le retrait du casque, peut également être utilisée à la place du système de retrait du casque Eject. Système de circulation d'air frais à 206 bars (3000 psi) d'une capacité de 1.84 l minimum obligatoire. Le système doit être fabriqué par le fabricant du casque d'origine. Le casque doit être conforme aux spécifications SFI ou SNELL ou aux Normes FIA qui s'appliquent avec le système d'air frais installé. Air comprimé uniquement. L'air peut être fourni soit "à la demande", soit par pression constante.
<b>10.8</b>	<b>SYSTÈME / DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TÊTE ET DU COU</b>
	L'utilisation d'un dispositif / système de retenue de la tête et du cou est obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.
<b>10.10</b>	<b>VÊTEMENTS DE PROTECTION</b>
	Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, gants et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/20, cagoule conforme à la Spéc.

	SFI 3.3, à la Norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018 et jupe de casque 3.3/10 obligatoires. Les vestes/pantalons ou combinaisons conformes à la Spéc. SFI 3.2A/20 doivent être re-certifiés tous les cinq (5) ans. (L'étiquette doit mentionner l'année 2019 ou une année ultérieure). Voir Règlement Général 10.10.
--	--

## SECTION 12 – TOP FUEL DRAGSTER

## DÉSIGNATION

	<p>TF, précédé du numéro de la voiture.</p> <p>Désignation réservée aux Dragsters consommant du carburant, à moteur compressé, construits spécifiquement pour la compétition pure de dragsters.</p> <p>Tout changement proposé lié à la conception de la voiture ou à ses composants doit être soumis par écrit à la FIA pour étude et approbation ou désapprobation, à l'entière et absolue appréciation de la FIA. Seules les modifications destinées à renforcer la sécurité seront considérées pour approbation et mise en application en 2023. Les modifications destinées à améliorer les performances pourront être soumises pour approbation ; toutefois, même si ces dernières sont approuvées pour une utilisation future, la FIA n'entend pas les rendre effectives en 2023. Les plans illustrant les changements proposés liés à la conception de la voiture ou à ses composants et, si possible, des prototypes, doivent être soumis à la FIA dans le cadre du processus d'examen. Les droits et frais, s'il y a lieu, encourus par la FIA pour déterminer s'il convient d'approuver ou de désapprouver les changements proposés liés à la conception de la voiture ou à ses composants seront à la charge de la partie qui soumet les éléments à examiner. L'approbation, si elle est accordée, n'est valable que si la FIA l'accorde par écrit. Aucun changement proposé lié à la conception de la voiture ou à ses composants ne pourra être utilisé en compétition sauf approbation écrite préalable.</p> <p>Les changements proposés liés à la conception de la voiture ou à ses composants incluent, sans s'y limiter, le bloc-moteur, les culasses, les collecteurs d'admission, les pompes à carburant, les compresseurs, les éléments de carrosserie, les éléments d'aile et l'électronique, et incluent toute nouvelle conception, reconfiguration, et/ou modification des éléments existants. Il incombe au participant de rendre compte à la FIA de toutes les questions liées au développement, à la nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification relative aux éléments des Top Fuel pour déterminer s'ils sont autorisés ou interdits avant d'être utilisés en compétition et la disqualification ou toute autre sanction déterminée à l'appréciation de la FIA pourra en découler si cette procédure n'est pas suivie.</p>
	Poids minimal à l'issue d'un run : 1052 kg, pilote compris.
Chapitre	<b>EXIGENCES ET SPÉCIFICATIONS</b>
	<b>1 – MOTEUR</b>
<b>1.2</b>	<b>MOTEUR</b>
	<p>Tout moteur automobile accepté par la FIA alternatif V8 à 90° et à combustion interne est autorisé.</p> <p>Seulement arbre à cames unique ; configuration multi-soupapes et/ou arbre à cames en tête interdits.</p> <p>Cylindrée maximum 8,193 cm<sup>3</sup> (500cid).</p> <p>Espacement maximum entre axes de cylindres : 121,92 mm (4.800"). Maximum entre axe d'un arbre à cames et axe de vilebrequin : 137,16 mm (5.400").</p> <p>Deux soupapes par cylindre maximum.</p> <p>Seule une configuration de culasse est acceptable :</p> <p>Soupape d'admission d'un angle de 35° ± 1°.</p> <p>Taille maximale de la soupape d'admission : 62,74 mm (2.470").</p> <p>Soupape d'échappement d'un angle de 21° ± 1°.</p> <p>Taille maximale de la soupape d'échappement combinée : 48.90 mm (1.925").</p> <p><b>A compter du 1.1.2022</b> Uniquement autorisé, Taille de l'alésage : 106,37 mm (4.1879").</p> <p>Le bloc-moteur doit être en aluminium forgé et être accepté par la FIA. L'utilisation de blocs-moteurs coulés est interdite.</p> <p>Allègement des blocs-moteurs interdit. Les blocs-moteurs doivent être utilisés conformément aux spécifications du fabricant.</p> <p>Système d'huile à carter sec autorisé. Le réservoir de carter sec, doit être monté à l'intérieur des longerons du cadre. Le moteur doit être équipé d'un système de retenue du bloc/bas du moteur répondant à la Spéc. SFI 7.1 et de couvertures ou de couvre-culasses répondant à la Spéc. SFI 14.4. L'extrémité du longeron à l'arrière du moteur doit être recouverte d'un matériau blindé. Un système positif (flasque, lèvres, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/ le cache culbuteurs. Le flasque/lèvre doit s'étendre au-delà de la surface du joint et être profilé de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s). "Diaper" interne, Taylor numéro de pièce : 002-ID-TF, NitroSew numéro de pièce : 4028, KMS Bucket 001 ou DJ Safety numéro de pièce : 750500.wet obligatoire. Les carters d'huile en fibre de carbone /composite sont interdits. Retenues des couvre-culasses conformes à la Spéc.SFI 14.4 obligatoires.</p>
<b>1.3</b>	<b>SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT</b>
	<p>L'échappement doit être dirigé vers l'arrière, dans la direction opposée à celle du pilote. Diamètre extérieur maximum du tuyau d'échappement 70 mm.</p> <p>Les diamètres intérieur et extérieur doivent demeurer constants jusqu'à la sortie du tuyau. La longueur maximale du tuyau d'échappement ne doit pas dépasser 406 mm mesurés depuis le longeron supérieur.</p>
<b>1.5</b>	<b>SYSTÈME DE CARBURANT</b>
	<p>Les conduites de carburant doivent être isolées de l'habitacle par un sous-plancher ou par un boîtier lorsque le moteur est situé à l'arrière et le réservoir de carburant devant le pilote. Les conduites de la jauge de carburant passant dans l'habitacle doivent être à tresse métallique, avec des fixations en acier. Réservoirs de carburant pressurisés interdits. Les réservoirs de carburant doivent être montés au-dessus du longeron inférieur. Aucun carburant ne pourra passer dans un élément de la carrosserie. Cellules de carburant autorisées. Cellules de carburant conformes à la Norme FIA FT3, FT3.5 ou FR5-1999 recommandées.</p> <p>Minuteries électriques ou électroniques pour le système de carburant autorisées. Refroidissement et/ou chauffage artificiel du carburant interdit. L'arrivée de la pompe à carburant doit être à double accrochage.</p> <p>Tous les raccords de l'arrivée de carburant doivent être à double accrochage et fixés à l'aide de doubles colliers. Le bloc de distribution de carburant, l'injecteur inférieur et les canalisations d'injection du collecteur doivent être situés de façon à être à l'écart de la sortie d'air sous pression du panneau de protection contre l'éclatement du collecteur.</p> <p>Toutes les conduites flexibles de carburant sous pression, à l'exception des canalisations du couvercle d'injection, doivent subir des tests de pression. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 51,8 bars (750psi).</p> <p>Voir Règlement Général 1.5.</p>
<b>1.5.2</b>	<b>COUVERCLE D'INJECTION DE CARBURANT</b>
	<p>Ouverture maximale de l'admission d'air de l'injection de carburant : 419,35 cm<sup>2</sup>, mesurée en position complètement ouverte, au papillon ou sur le carter correspondant en excluant l'axe. La hauteur maximale acceptée entre l'axe de vilebrequin et le sommet du couvercle d'injection</p>

	<p>est de 1168 mm.</p> <p>Le couvercle d'injection ne pourra s'étendre en avant de plus de 264 mm entre l'avant du couvercle d'injection et le boulon/goujon de montage du cylindre en avant à gauche pour la fixation du collecteur d'admission et de la culasse sur l'ouverture du carter du compresseur. Ouverture maximale du papillon d'admission, 419,35 cm<sup>2</sup>. Voir Dessin 29.</p> <p>Toute modification approuvée par la FIA doit être effectuée uniquement par le fabricant d'origine.</p> <p>Injection de carburant contrôlée électriquement ou électroniquement interdite.</p>
<b>1.5.4</b>	<b>COLLECTEUR D'ADMISSION</b>
	<p>Panneau(x) de protection contre l'éclatement du collecteur conforme(s) à la Spéc. SFI 23.1 obligatoire(s). Si un seul panneau est utilisé, la zone totale du disque de rupture doit être équivalente ou supérieure à 64.5 cm<sup>2</sup>. Si plusieurs panneaux sont utilisés, la zone totale des disques de rupture doit être équivalente ou supérieure à 77.4 cm<sup>2</sup>. Les panneaux peuvent être installés à l'avant, à l'arrière ou de chaque côté du collecteur. Seul un panneau par ouverture autorisé. Installations de panneaux doubles ou tandem interdites.</p> <p>Voir Règlement Général 1.10 et 1.11.</p> <p>Collecteurs reculés acceptés : AJPE Stage III 25A-010/103/110, JFR FAM1174 et TBS-500. Si un collecteur TBS-500 est utilisé, un câble est requis reliant les deux moitiés du collecteur. Tout autre collecteur reculé interdit sauf approbation de la FIA. Les goujons du collecteur doivent être fabriqués conformément aux spécifications de la FIA. Retenue avant du collecteur conforme à la Spéc. SFI 14.5 obligatoire sur les collecteurs d'admission JFR FAM1174. Sauf s'il s'agit de l'AJPE Stage III 25A-110, au maximum une des ouvertures de 69.3 cm<sup>2</sup> peut utiliser des panneaux doubles ou être bouchée.</p> <p>Voir Règlement Général 1.10.</p>
<b>1.6</b>	<b>CARBURANT</b>
	<p>Tout carburant autre que du nitrométhane ou du méthanol interdit.</p> <p>Le pourcentage maximum de nitrométhane est de 90%.</p>
<b>1.8</b>	<b>DISPOSITIF DE RÉCUPÉRATION D'HUILE</b>
	<p>Récupérateur d'huile de moteur obligatoire. Matériau minimum, 1,3 mm d'aluminium ou 1 mm de fibre de carbone / de Kevlar. Le récupérateur doit s'étendre vers l'avant d'au moins 76 mm depuis la face avant de la poulie inférieure et doit s'étendre plus en arrière que la barre transversale sous le flasque de pignon. Un récupérateur plus long pour améliorer la récupération de l'huile est acceptable ; il ne doit toutefois pas s'étendre vers l'avant sous le siège du pilote ou comporter des passages d'air qui seraient considérés comme des effets de sol améliorés. La largeur du récupérateur ne peut pas dépasser le bord extérieur des longerons inférieurs et il doit s'étendre jusqu'au sommet des longerons supérieurs. Le récupérateur devra être soit d'une seule pièce, soit construit de manière à être scellé comme un dispositif de récupération de l'huile. Il doit avoir des cloisons d'une hauteur minimum de 102 mm pour récupérer l'huile pendant l'accélération et la décélération. La cloison avant doit être renforcée pour prévenir toute défaillance suite à une rupture de la courroie du compresseur. La cloison arrière doit se trouver derrière l'arrière de la cloche d'embrayage. Les cloisons doivent être "recourbées" vers le carter d'huile pour faire en sorte que l'huile reste dans les limites des cloisons. Un doublage ininflammable absorbant l'huile est obligatoire à l'intérieur du dispositif de récupération. Tous les trous, fêlures ou autres ouvertures doivent être bouchés pour empêcher toute fuite d'huile du récupérateur d'huile.</p> <p>Voir Règlement Général 1.8.</p>
<b>1.9</b>	<b>CONDUITES D'HUILE</b>
	<p>La conduite d'alimentation d'huile principale arrière, si utilisée, doit être en acier inoxydable. Toutes les conduites flexibles d'huile sous pression, à l'exclusion des conduites de retour et de toute conduite d'une pression maximale de 2,1 bars (30psi), doivent utiliser une connexion sertie en usine et subir des tests de pression. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 51,8 bard (750psi). Les étiquettes doivent résister au nitrométhane et au liquide nettoyant pour freins. Sinon conduites rigides obligatoires. Les conduites d'huile doivent être protégées de la courroie du compresseur au moyen d'une protection.</p> <p>Lorsque le filtre à huile et/ou le réservoir d'huile du carter sec et le moteur sont montés séparément, les conduites à huile doivent pouvoir se déplacer de 25 mm.</p> <p>L'utilisation de vis de type automobile sur les filtres à huile des canalisations est interdite.</p> <p>Voir Règlement Général 1.9.</p>
<b>1.10</b>	<b>COMPRESSEUR</b>
	<p>Compresseur de type Roots obligatoire ; l'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser celui d'un rotor standard de type GM, série 71. Compresseur et/ou compresseur centrifuge interdit. Taille maximale : 14-71 ; longueur du carter 567 mm, largeur 286 mm ; longueur du rotor 483 mm ; diamètre maximal du rotor 148 mm, y compris les parties fixes. L'ouverture supérieure ne peut pas dépasser 299 mm de long et 117 mm de large. Le carter doit avoir des couvercles amovibles au niveau des roulements avant et arrière.</p> <p>Les rotors doivent être contenus dans un carter d'une seule pièce.</p> <p>La profondeur maximum du volume d'admission et de celui d'échappement autorisée sur la plaque avant uniquement est de 25 mm, mesurée de la face du support de roulement au fond de la cavité. Les cavités ne sont pas autorisées sur la plaque arrière. Entretoise ou composants entre le sommet du carter du turbocompresseur et le bas du couvercle limités à 51 mm maximum. L'entretoise et les composants peuvent être fabriqués en aluminium ou en matériaux composites agréés par la FIA uniquement. Compresseurs à vitesse variable interdits.</p> <p>La surmultiplication d'un compresseur ne doit pas dépasser 1:1.50.</p> <p>Voir Règlement Général 1.10 et 1.11.</p>
<b>1.11</b>	<b>DISPOSITIF DE RETENUE DU COMPRESSEUR</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 1.11.
<b>1.12</b>	<b>COMMANDE DES GAZ</b>
	<p>Sur les voitures à moteur arrière, le système de commande des gaz doit être protégé dans le voisinage de l'entraînement du compresseur. Il doit être directement actionné par le pied du pilote, sans aucune intervention d'un système électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. Ce qui suit constitue une exception à cette règle : afin de réduire les pertes d'huile, les paramètres qui indiquent une panne de moteur imminente (p. ex. pression du carter) peuvent être utilisés pour activer un système capable de pousser la pédale des gaz en position fermée. Tous les systèmes dotés de ce type de fonction doivent être approuvés par le Département Technique de la FIA.</p> <p>A condition d'échapper au contrôle du pilote, un dispositif mécanique de contrôle des tours du moteur pendant le "burnout", approuvé par la FIA, peut être associé à la commande de l'injection ou des gaz. Voir Règlement Général 1.12.</p>
<b>1.13</b>	<b>TUYAUX DE DÉGAZAGE</b>
	<p>Bac collecteur/système de tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA obligatoires. Les raccords à démontage rapide/par torsion entre les flexibles des tubes de mise à l'air libre et les adaptateurs des tubes de mise à l'air libre des couvre-culasses doivent comprendre un dispositif de verrouillage secondaire, tel qu'un moraillon, goupille de verrouillage à bille interdite.</p>

	<p>Les bandes adhésives ne constituent pas un dispositif de verrouillage principal ou secondaire satisfaisant. Des colliers de fixation doubles sont exigés aux extrémités de tous les flexibles utilisés dans le circuit de mise à l'air libre, y compris les mises à l'air libre du carter sec. Joints toriques doubles requis à chaque fixation entre le tube de mise à l'air libre et le couvre-culasse.</p> <p>Des flexibles d'un diamètre interne de 32 mm minimum sont exigés entre chaque couvre-culasse et les admissions du récupérateur et/ou les longerons, et entre chaque sortie de longeron et les deux admissions du récupérateur. Le tube de mise à l'air libre doit utiliser des conduites rigides (métalliques) ; si des conduites souples doivent être utilisées, la longueur totale maximale est de 305 mm divisés en deux longueurs égales situées à chaque extrémité de la conduite rigide.</p> <p>La contenance minimale du/des bac(s) collecteurs est d'un carter de deux gallons (7,56 litres), (c'est-à-dire, au-dessous de la cloison du fond). Les bacs collecteurs doivent comporter des cloisons internes adéquates.</p> <p>La configuration minimale de l'admission du bac collecteur est de deux (2) tubes d'un diamètre interne de 29 mm (ou de taille équivalente). La configuration minimale de la sortie/décharge du bac collecteur est de deux ouvertures d'un diamètre interne de 29 mm (ou de taille équivalente). Les flexibles/tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA sont obligatoires pour toutes les connexions.</p> <p>Voir Règlement Général 1.13.</p>
<b>1.14</b>	<b>COUVRE-CULASSES</b>
	Doivent être en aluminium, titane ou acier (composite ou coulé interdit). Doivent être agréés par la FIA. Doivent être installées à l'aide de goujons d'acier de 8 mm (4130 minimum) et d'écrous en acier ou en titane. Les couvre-culasses en titane doivent être de Spéc. SFI 14.4, les couvre-culasses en aluminium ou acier doivent avoir une couverture de Spéc. SFI 14.4.
<b>2 - TRANSMISSION</b>	
<b>2.1</b>	<b>DISPOSITIF ANTI-EXPLOSION</b>
	Dispositif anti-explosion obligatoire. Voir Règlement Général 2.1.
<b>2.3</b>	<b>EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR</b>
	Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 1.3 et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2, obligatoires. Profondeur maximale du blindage du volant moteur : 239 mm (à l'intérieur). Six (6) disques d'embrayage autorisés au maximum. L'utilisation de volants moteur en aluminium est interdite. Filtre de sortie d'air de l'embrayage obligatoire. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 et Spéc. SFI 2.3S (dragster à moteur arrière) pour lignes directrices complètes concernant la plaque moteur et la cloche d'embrayage. Voir Règlement Général 2.7.
<b>2.11</b>	<b>PONT ARRIÈRE</b>
	Rapport final limité à 3,20 :1 uniquement ; ne peut être ni supérieur ni inférieur. Essieu accessoire entièrement flottant ou rigide obligatoire. Une maintenance périodique doit être effectuée conformément aux exigences du fabricant. Couple conique séparé de l'axe des roues ou pont de style "pumpkin" interdits. Toutes les roues doivent être de type à moyeu d'entraînement et doivent s'accoupler avec le moyeu d'entraînement du type requis. Voir Règlement Général 2.11.
<b>2.12</b>	<b>TRANSMISSION</b>
	Transmission interdite. Convertisseur de couple interdit.
<b>2.15</b>	<b>INVERSEUR DE MARCHE</b>
	Marche arrière obligatoire. Goupille pour le retrait du blocage de point mort obligatoire. Câble attaché à la goupille de l'inverseur de marche obligatoire. Le câble doit libérer la goupille du mécanisme de l'inverseur et être accessible sans enlever la couverture de l'inverseur de marche. Toutes les marches arrière doivent être équipées d'une goupille pour le retrait du blocage de point mort à commande pneumatique. L'installation doit être telle que le pilote puisse facilement et rapidement désengager la goupille avec tout l'équipement de sécurité en place.
<b>2.15.2</b>	<b>BLINDAGE DE MARCHE ARRIÈRE</b>
	Un blindage d'un seul tenant protégeant toutes les unités de transmission est obligatoire. Doit être conforme à la Spéc. SFI 4.1. Voir Règlement Général 2.13.
<b>3 – FREINS ET SUSPENSION</b>	
<b>3.1</b>	<b>FREINS</b>
	Systèmes de freinage automatiques et/ou secondaires interdits ; le freinage et le desserrage des freins doivent être sous le contrôle direct du pilote ; aucun dispositif électronique, pneumatique ou autre, ne pourra affecter ou assister en aucune façon le fonctionnement des freins. Etriers doubles ou plaquettes ovales équivalentes, obligatoires ; deux freins hydrauliques sur les roues arrière au minimum. Rotors de freins en fibre de carbone utilisés conjointement avec des plaquettes de freins spécifiques en fibre de carbone obligatoires ; tout autre matériau interdit. Canalisations de freins en acier obligatoires. Si un frein à main est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la carrosserie ou de l'habitacle. La poignée du frein à main doit être fabriquée en titane, en acier ou en aluminium d'une épaisseur de 8 mm et d'une largeur de 25 mm au moins. Allègement de la poignée du frein à main (à savoir trous, usinage, etc.) interdit. Protection des canalisations des freins ignifugée approuvée par la FIA obligatoire sur toutes les canalisations de connexion flexibles. Les canalisations de freins doivent être protégées dans le voisinage du moteur ou de l'entraînement du compresseur. Voir Règlement Général 3.1.
<b>3.3</b>	<b>DIRECTION</b>
	Un mécanisme de déverrouillage rapide pour le volant est obligatoire-Voir Règlement Général 3.3 et 4.1.
<b>3.4</b>	<b>SUSPENSION</b>
	Suspensions avant et arrière interdites. Axes de roues avant en acier obligatoires. Acier 4130 minimum. Tous les autres matériaux interdits. Dépôts de métal sur les composants de la suspension avant interdits. Voir Règlement Général 3.4.
<b>3.6</b>	<b>BARRES "WHEELIE"</b>
	Obligatoires, doivent être fonctionnelles. Barres "Wheelie" en fibre de carbone interdites. Hauteur maximale de 102 mm mesurés entre la piste et le bas des roues. Voir Règlement Général 3.6.

4 – CHÂSSIS	
4.2	<b>LEST</b>
	Autorisé. Doit être attaché par au moins deux (2) fixations d'un diamètre de 12 mm ou de quatre (4) fixations d'un diamètre de 10 mm, de Grade 8 pour 45 kg et être agréé par la FIA. Voir Règlement Général 4.2.
4.3	<b>DÉFLECTEUR / PROTECTION DU CASQUE</b>
	<p>Toutes les voitures en Top Fuel doivent avoir une protection arrière de la cage de sécurité. Une protection en une, deux ou trois parties est acceptable. Cette protection doit être fabriquée au minimum en titane ASTM-B-265 de Grade 2 de 1.9 mm (0.075") ou en acier 4130 de 2.28 mm (0.090") et sa forme doit pouvoir s'adapter à la cage de sécurité. Elle doit être fixée à chacun des longerons par au moins trois (3) boulons de Grade 8 de 8 mm par côté et des bossages et au sommet par un (1) boulon de Grade 8 de 8 mm et un bossage et aux renforts arrière par au moins deux (2) boulons de Grade 8 de 8 mm par côté et des bossages.</p> <p>La tête des boulons doit être de type hexagonal de 13 mm ; espaces libres interdits. Des pattes avec boulon et écrou, lorsque l'écrou est soudé à la patte, peuvent être utilisées en remplacement des bossages.</p> <p>Les protections de casque acceptées par la FIA doivent être en une partie, 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, toute la protection doit s'étendre complètement vers l'axe de 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. 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> <p>La protection doit être installée dans l'alignement ou dans la continuité des arceaux supérieurs de la cage de sécurité et de l'arceau d'épaule de façon à ce que l'équipement de protection ne puisse pas se coincer par inadvertance entre la protection et les composants de la cage de sécurité. Absolument aucun élément ne peut être monté sur la protection du casque ou le déflecteur au-dessus du sommet de l'arceau d'épaule (voir Dessin 27).</p> <p>Une plaque de déflexion d'aluminium 6061 T6 d'au moins 3 mm ou d'1,6 mm d'acier ou de titane doit être installée entre la cage de sécurité et le moteur ; elle s'étendra de 25 mm au-dessus de la poulie de compresseur supérieure à 25 mm au-dessous de la poulie inférieure et aura une largeur minimale de 254 mm entre l'arceau d'épaule et le point le plus haut.</p> <p>Dans toute configuration moteur/pilote fermée, une cloison complète doit être installée pour isoler totalement le pilote du moteur. Fixation minimale pour tout déflecteur : quatre (4) boulons de Grade 8, de 8 mm. Voir Règlement Général 4.3.</p> <p>Toutes les plaques de déflexion doivent être estampillées par le fabricant de la cloison afin de certifier que le matériau approprié a été utilisé. L'estampille doit se trouver dans un endroit pouvant être inspecté facilement.</p>
4.5	<b>GARDE AU SOL</b>
	Voir Règlement Général 4.2.
4.7	<b>PATINS</b>
	Des patins montés sur la plaque moteur ou le châssis sont obligatoires. Ils doivent avoir au moins 194 mm <sup>2</sup> dans la zone de contact, être situés au-dessous du bas du carter d'huile, et être conçus pour entrer en contact avec le sol avant le longeron. Ces patins ne peuvent être remplacés par des roues.
4.8	<b>PARACHUTE</b>
	<p>Double parachute obligatoire. Deux (2) points d'ancrage des suspentes séparés obligatoires avec des boulons en acier chemisés de Grade 8 minimum de 12 mm avec des écrous autobloquants ou des écrous soudés aux supports du parachute. Les supports de montage des suspentes doivent être fabriqués en acier 4130 d'au moins 4,75 mm.</p> <p>Les suspentes doivent être recouvertes par un matériau agréé par la FIA (d'une épaisseur) minimum de 2 mm du point d'ancrage au sac du parachute.</p> <p>Deux (2) câbles de parachute agréés par la FIA sont requis et chacun d'eux doit passer par chaque boucle d'extrémité des suspentes et être attaché selon les instructions du fabricant.</p> <p>Câbles de parachute agréés par la FIA : Amick Race Car Restraints pièce numéro PARA-101REV1, Future Fibres FF30MLB-P-MB ou Taylor Motorsports 108. En cas d'utilisation de Future Fibres FF30MLB-P-MB, seul un (1) câble est requis, qui doit passer par chaque boucle d'extrémité des suspentes et être attaché à l'aide du boulon d'ancrage d'extrémité arrière de chaque côté. Tous les câbles doivent être protégés par un matériau ignifugé.</p> <p><u>Deux câbles de déclenchement séparés obligatoires.</u></p> <p>Toutes les goupilles de sûreté doivent être retirées et le système doit être activé avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 4.8.</p>
4.11	<b>CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	<p>Le châssis doit être conforme à la Spéc. <b>SFI 2.3T ou 2.3U (à compter du 01/01/2023, le châssis devra être conforme à la Spéc. SFI 2.3U)</b>. Le châssis doit être recertifié par un Inspecteur Châssis agréé et la cage de sécurité doit porter un autocollant de série ainsi qu'une étiquette identifiant la Spécification avant de participer à un run. Voir liste des Spécifications SFI EDRC FIA pour les périodes de re-certification.</p> <p>Une sangle ou un dispositif doit empêcher les jambes du pilote de dépasser à l'extérieur du châssis lorsqu'elles ne sont pas surmontées par une barre transversale. Tout câblage doit passer à l'extérieur des longerons ; le passage de canalisations hydrauliques ou pneumatiques et de câbles à l'intérieur du châssis est acceptable.</p> <p><b>Il est obligatoire d'utiliser des colliers de serrage de type aéronautique pour fixer tout composant "sanglé". L'utilisation de colliers de serrage métallique est interdite.</b></p> <p>Voir Règlement Général 4.4, 4.11 et 10.6.</p>
4.11.1	<b>CAPITONNAGE DE LA CAGE DE SÉCURITÉ</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 4.11.1 et 10.6.
4.12	<b>EMPATTEMENT ET LARGEUR DE LA VOIE AVANT</b>
	Minimum : 7,112 m ; maximum : 7,620 m sur le côté long. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 51 mm. Largeur minimale de la voie avant : 660 mm.

5 – PNEUS ET ROUES	
5.1	<b>PNEUS</b>
	<p>Les pneus seront des pneus d'automobile du type représenté par le fabricant pour "Top Fuel". Pneus arrière limités à Goodyear uniquement tel que spécifié par la FIA. Le logo, le nom du fabricant et les marquages d'identification des pneus doivent être non modifiés et tels que fournis par le fabricant de pneus et visibles sur les quatre pneus en permanence. La taille des pneus doit être réglementaire, une fois qu'ils sont installés et prêts à courir aux pressions d'utilisation recommandées par le fabricant. Pression minimale des pneus au départ d'un run 0,44 bar (6½ psi).</p> <p>Tous les pneus effectuant la transmission devront être, ou avoir été, en règle générale disponibles pour tous les concurrents. Les pneus qui sont fournis par le manufacturier, le représentant du manufacturier ou une autre entité commerciale devront être disponibles pour tous les concurrents dans cette catégorie.</p> <p>Voir Règlement Général 5.1.</p>
5.2	<b>ROUES</b>
	<p>Roues avant conformes à la Spéc. SFI 15.2 obligatoires. Roues arrière à anneau de retenue de 406 mm conformes à la Spéc. 15.4 obligatoires. Talon interne d'au minimum 375 mm ± 3 mm. Toutes les roues doivent être de type à moyeu d'entraînement et doivent s'accoupler avec le moyeu d'entraînement du type requis. Elles doivent être complètement isolées de l'habitacle. Roues fils interdites. Disque ou couverture interdits sur la roue arrière. Les roues doivent se conformer aux exigences émises par les fabricants de pneus qui leur sont applicables. Diamètre minimal des roues avant : 432 mm. Modifications et/ou allègements interdits. Boulons de roues en titane interdits.</p> <p>Voir Règlement Général 5.2.</p>
6 – INTÉRIEUR	
6.1	<b>HABITACLE</b>
	<p>L'habitacle doit être conçu de façon à permettre au pilote, vêtu de son équipement complet, assis en position de conduite normale, ceintures de sécurité attachées et volant placé, de sortir de la voiture en 8 secondes maximum.</p>
6.2	<b>SIÈGE</b>
	<p>Obligatoire. Voir Règlement Général 6.2.</p>
6.2.1	<b>CAPITONNAGE</b>
	<p>Le siège doit être en mousse avec un matériau absorbant l'énergie et moulé aux formes du corps du pilote. Le capitonnage du siège doit obligatoirement être recouvert d'une couche minimum de matériau ralentissant la vitesse de propagation du feu. Le siège doit être en contact avec la totalité du dos du pilote ainsi qu'avec ses fesses et le haut de ses cuisses.</p> <p>Voir Règlement Général 6.2.1.</p>
7 – CARROSSERIE	
7.1.1	<b>AILES ET SUPPORTS</b>
	<p>Les supports de l'aile arrière doivent être conformes à la Spéc. SFI 2.3S. L'aile arrière doit être conforme à la Spéc. SFI 49.1. L'étiquette SFI doit être apposée sur l'élément principal de l'aile, sur le dessous, et être adjacente à la plaque de garde droite. La configuration d'aile est limitée à une seule aile, avec trois éléments, et doit être acceptée par la FIA pour les compétitions. La surface totale combinée de l'aile arrière (total de tous les étages et/ou éléments), est limitée à un minimum de 9354 cm<sup>2</sup> et un maximum de 9677 cm<sup>2</sup>. Le côté arrière de l'aile ne pourra s'étendre de plus de 1270 mm en arrière de l'axe des essieux arrière. La hauteur maximale de toute aile, mesurée verticalement du côté arrière au sol, est de 2286 mm. Les points d'ancrage des entretoises ne peuvent se trouver en avant de la plaque moteur. La distance entre les points d'ancrage principaux et les points d'ancrage secondaires sera de 762 mm minimum. Aucune partie de l'aile ou des supports d'aile ne peut être fixée à un élément quelconque du moteur, de la cloche d'embrayage ou de la transmission. Principale entretoise aux fixations du châssis, 12 mm, Grade 5 min. fixations des biellettes de réglage, 8 mm, Grade 5 min. ; toutes les autres fixations d'ailerons, 10 mm, Grade 5 min. Goupilles de verrouillage à bille interdites pour la fixation. Tout réglage ou mouvement pendant un run est interdit.</p> <p>Les plaques de garde doivent être plates, verticales et leurs surfaces intérieures et extérieures doivent être parallèles. Epaisseur maximale incluant le bord arrière du retour sur le bord de fuite de 16,5 mm. Un retour sur le bord de fuite de la plaque de garde est autorisé sur le bord arrière seulement. Devront être plates/droites et ne pas dépasser 787 mm mesurés diagonalement depuis le bord avant au bas de la plaque de garde jusqu'au côté arrière supérieure à l'arrière de la plaque de garde. Toute autre sorte de lèvres est interdite. La longueur et la largeur de la plaque de garde sont facultatives, à condition que la plaque de garde reste dans les limites d'un cube de 559x559 mm.</p> <p>Tous les principaux éléments des ailes de Top Fuel doivent être placés selon un angle de 2° maximum (pas de minimum) par rapport à la surface de la piste. Ne doivent pas être modifiés par rapport aux spécifications du fabricant.</p> <p>Pour toutes les voitures, un câble indépendant doit être enroulé autour de chaque extrémité de l'élément principal de l'aile arrière et être connecté aux deux câbles d'ouverture du parachute de sorte que si l'élément principal se détache du support ou si l'une ou l'autre extrémité de l'élément principal se brise, les deux parachutes se déploient automatiquement. Les câbles doivent être enroulés autour de l'élément principal à l'extérieur de la structure de soutien et être attachés (à l'aide de bandes adhésives, de filins, etc.) à l'élément principal pour éviter que les câbles ne glissent sur l'aile. Les connexions de ce câble à l'aile situées le plus à l'extérieur ne devraient pas se trouver à plus de 51 mm de chaque plaque de garde. Fixation à la plaque de garde autorisée.</p> <p><u>Ailerons Avant :</u> L'aileron avant doit être conforme à la Spéc. SFI 49.2. La conception de l'aileron avant doit être approuvée par la FIA avant la compétition. Largeur maximale des/de l'élément(s) de l'aileron avant 1600 mm au total. Largeur totale de l'aileron avant, plaques de garde y comprises, maximum 1689 mm. Les plaques de garde doivent être plates, verticales et leurs surfaces intérieures et extérieures doivent être parallèles. Epaisseur maximale des plaques de garde, bord arrière du retour sur le bord de fuite compris, 14 mm. Un retour sur le bord de fuite est autorisé sur le bord arrière seulement.</p>
7.1.2	<b>CARROSSERIE</b>
	<p>Carrosserie et capot doivent être en métal, en fibre de verre ou en fibre de carbone/Kevlar. L'habitacle, la structure du châssis, les arceaux de sécurité et la carrosserie doivent être conçus pour empêcher le corps et particulièrement les membres du pilote d'entrer en contact avec le revêtement de la piste. Sous-plancher, à l'intérieur de la carrosserie mais indépendant de celle-ci, obligatoire lorsque les jambes du pilote reposent sur la plaque inférieure ou le châssis. Le sous-plancher ne doit pas contenir d'ouvertures ou de vides. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 762 mm, mesurés entre le centre de l'axe avant situé le plus en avant et le point le plus en avant de la voiture. Des panneaux de carrosserie arrière doivent couvrir les longerons supérieurs et inférieurs et dépasser vers l'avant d'au moins 483 mm de l'axe de l'essieu arrière.</p>

	Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, le revêtement sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, etc. Les plaques de déflexion d'air placées derrière l'habitacle ne doivent pas dépasser 432x432 mm. Les avancées, les carénages ou les arrondis d'angles, etc. sont interdits. Une lèvre de renfort de 32 mm maximum est autorisée. Les bavettes peuvent être placées devant ou derrière les tubes entre culasse et collecteur d'échappement.
<b>7.1.2</b>	<b>DAIS</b>
	Dais Aerodine Top Fuel (constitué d'un Assemblage Composite dais Top Fuel ACG12A132 et d'un kit mécanique/de montage de dais Top Fuel ACG12A133) autorisé. Le dais doit être installé conformément aux instructions du fabricant. Toute voiture équipée d'un dais doit comporter un système de circulation d'air frais à 206 bars (3000psi), d'une capacité de 1,84 l. Le système d'air frais doit être fabriqué par le fabricant du casque d'origine. Le casque doit être conforme aux spécifications SFI/Snell ou aux Normes FIA qui s'appliquent avec le système d'air frais installé. Air comprimé uniquement. L'air doit être fourni par pression constante. Voir Règlement Général 9.8. Toute voiture équipée d'un dais doit comporter un système d'extinction d'incendie de 2,3 kg au minimum, conforme à la Spéc. SFI 17.1, ou 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 conformément aux spécifications du fabricant, toutes les jauges étant clairement visibles. Lorsque les câbles servant à actionner la bonbonne à incendie passent dans la zone du moteur/carter de cloche d'embrayage, ils doivent être installés à l'intérieur des longerons. Les supports de montage des bonbonnes à incendie doivent être fabriqués en aluminium ou en acier. Bonbonnes en fibre de carbone interdites. Voir Règlement Général 9.3. Les rainures des fenêtres à feu défonçables ne doivent pas être recouvertes de vinyle. Les panneaux défonçables doivent être clairement marqués et visibles de nuit. La relation entre le sommet du couvercle d'injection et le becquet du dais doit respecter les exigences indiquées sur le Dessin 42.
<b>7.1.2</b>	<b>CONDUITS NACA</b>
	Tous les conduits NACA, indépendamment de l'endroit où ils se situent sur la carrosserie du dragster, doivent être approuvés par la FIA.
<b>7.3</b>	<b>CARÉNAGES DE ROUE AVANT</b>
	Interdits.
<b>7.7</b>	<b>PALE-BRISE</b>
	Obligatoire. Le pare-brise ou déflecteur devrait être conçu de manière à 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. Le bord avant du pare-brise/déflecteur devrait être au minimum à 25 mm au-dessus des yeux du pilote lorsque celui-ci est assis normalement au volant sans limiter sa vision. L'ouverture et l'angle minimum du pare-brise doivent être conformes aux exigences indiquées sur le Dessin 43. Voir Règlement Général 7.7.
<b>8 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE</b>	
<b>8.0</b>	<b>COMPOSANTS ÉLECTRIQUES</b>
	Les composants électriques et électroniques sont exclusivement limités aux systèmes d'allumage, aux enregistreurs de données, aux jauges ou indicateurs électriques, aux composants de l'extincteur d'incendie automatique, aux minuteries pour le carburant et pour l'embrayage, et au système de coupure du moteur automatique. Les fonctions de temporisation de l'alimentation en carburant, de l'embrayage et du système d'allumage doivent être activées uniquement par le contacteur de grande ouverture d'accélérateur.
<b>8.3</b>	<b>SYSTÈME D'ALLUMAGE</b>
	L'utilisation de systèmes et/ou de composants d'allumage est limitée à ceux qui ont été approuvés par la FIA pour les compétitions. L'utilisation de composants d'allumage est limitée aux produits MSD suivants : bobine 44 ampères (pièce n° 8142) ; allumeur (8145) ; allumeur avec limiteur de régime (8147) ; sélecteur de module Six Shooter (8158) ; retardateur temporisé (8168) ; et Programmable Pro Mag Timing Multi Step Retard (89712), et Graphic Editor (pièce n°7570) ou MSD 8771. Le MSD 89712 Pro Mag Digital Retard Control et le MSD 7570 Graphic Editor ou le MSD 8771 sont les seules unités acceptées pour la compétition FIA. Tout système et/ou composant d'allumage, autres que ceux indiqués, doivent être acceptés par la FIA avant d'être utilisés. Toute autre fixation interdite. Les systèmes et/ou composants d'allumage doivent être utilisés de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire. Maximum deux (2) bougies par cylindre. Toutes les aiguilles TDC doivent être goupillées afin d'empêcher tout retrait. Deux (2) magnétos maximum, ne dépassant pas 44 ampères par magnéto. Les magnétos sont limités aux modèles suivants : MSD Pro Mag Systems, 12 ou 20 ampères, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160 ; MSD Pro Mag Systems, 44 ampères, 8130, 8140. <u>Contrôleur de régime moteur :</u> Utilisation de MSD 89712 ou 8771 obligatoire. Seul le dernier firmware approuvé est autorisé.
<b>8.7</b>	<b>INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE</b>
	En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote.
<b>9 – GROUPE DE SOUTIEN</b>	
<b>9.1.2</b>	<b>DISPOSITIF D'ARRÊT</b>
	Kit contrôleur d'arrêt de sécurité Top Fuel Electrimotion (numéro de pièce SB001TF, SB002TF ou CM3.0) et récepteur d'arrêt Electrimotion (numéro de pièce RF001) correctement installé et en état de marche requis. Le kit contrôleur d'arrêt de sécurité Top Fuel Electrimotion doit être correctement installé (voir Dessin 41 et instructions du fabricant). Modification, ou falsification, du contrôleur Electrimotion interdite. L'activation de l'interrupteur d'annulation du système par tout moyen autre que le déploiement du parachute est interdite. L'Electrimotion Crew Alert Box, numéro de pièce CB001, et le Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile, numéro de pièce MS1150, peuvent être utilisés conjointement avec le contrôleur d'arrêt Electrimotion pour allumer un voyant de notification au pilote, présent sur le tableau de bord, débrayer et/ou activer le dispositif d'arrêt. Toute autre utilisation de l'Electrimotion Crew Alert Box ou du Système d'arrêt électronique de sécurité pour le sport automobile est interdite.
<b>9.1.3</b>	<b>SYSTEME D'ARRÊT DE PRESSION DU CARTER</b>

	Un kit "Electrimotion Pan Pressure Shu off System" (numéro de pièce PK 01) ou un kit "Electrimotion Pan PSI" (numéro de pièce PS 15) connecté directement au Kit contrôleur d'arrêt de sécurité Electrimotion Funny Car obligatoire (numéro de pièce SB001FC, SB002FC ou CM3.0) est obligatoire sur toutes les voitures. Tous ces composants doivent être installés selon les instructions du fabricant et pleinement opérationnels. Le réglage maximum pour la pression du carter est de 0,62 bar (9psi). Toute tentative visant à contourner la fonction de l'un quelconque de ces dispositifs est strictement interdite.
<b>9.2</b>	<b>ENREGISTREURS DE DONNÉES</b>
	Enregistreurs de données autorisés ; doivent être agréés par la FIA. Systèmes acceptés : Racepak Pro III, Pro II, Pro 1B et Pro I. L'enregistreur de données peut être utilisé conjointement avec l'affichage du tableau de bord numérique du fabricant. Capteurs de garde au sol autorisés ; peuvent uniquement être reliés à l'enregistreur de données. Tous les signaux de sortie Pro III doivent être approuvés par la FIA. Voir Règlement Général 9.1, 9.2 et 9.11.
<b>9.3</b>	<b>SYSTÈME D'EXTINCTION D'INCENDIE</b>
	Système d'extinction d'incendie 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) obligatoire sur les voitures à moteur arrière avec un habitacle fermé. 2,3kg minimum. Doit être installé conformément aux spécifications du constructeur, toutes les jauges étant clairement visibles. Les goupilles de sûreté doivent être signalées et retirées avant l'entrée dans la zone de "burnout" désignée. Voir Règlement Général 9.3.
<b>9.12</b>	<b>VOITURES DE REMORQUAGE</b>
	Aucune voiture de remorquage de taille normale n'est autorisée dans la zone de la ligne de départ ; voiture pour la préparation du départ obligatoire. La taille maximale autorisée d'une voiture pour la préparation du départ pourra être équivalente à celle d'une voiturette de golf sans dais. Voitures de poursuite de taille normale autorisées. Voir Règlement Général 9.12.
<b>9.14</b>	<b>WARMUPS</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'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE DE L'ESPACE PRÉVU.</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 s'il n'est pas complètement protégé par la remorque voisine, il est obligatoire que, lorsque son moteur tourne, une voiture de poussée ou de remorquage soit garée à son côté. Voir Règlement Général 9.5 et 9.14.
<b>10 – PILOTE</b>	
SE REPORTER ÉGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L	
<b>10.1</b>	<b>VÊTEMENTS</b>
	Voir Règlement Général 10.1.
<b>10.2</b>	<b>APPARENCE</b>
	Voir Règlement Général 10.2.
<b>10.3</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DES BRAS</b>
	Obligatoire. Voir Règlement Général 10.3.
<b>10.4</b>	<b>PAPIERS</b>
	Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Code Sportif International de la FIA, Annexe L, Art. 9.
<b>10.5</b>	<b>SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE</b>
	Système de retenue du pilote avec au moins sept (7) points conforme à la Norme FIA 8853-2016, à la Spéc. SFI 16.1, <b>ou conforme à la Spéc. SFI-16.5 ou 16.6</b> obligatoire. Les sangles d'épaules, de jambes et sous-abdominales peuvent être enroulées autour du châssis ou tube du châssis, à condition que la ceinture soit correctement alignée dans le sens de la traction. Lorsqu'elles sont attachées, le pilote étant en position, absolument aucun "pli" n'est autorisé sur les ceintures. D'une façon générale, toutes les ceintures doivent être montées sur le châssis à l'aide de supports de montage boulonnés ou soudés au châssis selon les instructions du fabricant. Si les supports sont boulonnés aux longerons ou aux tubes du châssis, les trous des boulons dans les longerons ou les tubes du châssis doivent être bagués, les bagues étant complètement soudées aux tubes. S'ils sont montés directement sur le châssis ou sur une patte soudée au châssis, les boulons de fixation des supports de montage doivent être à double cisaillement et à épaulement, de manière à permettre au support de pivoter et de s'aligner dans le sens de la traction. Les sangles d'épaules doivent comporter deux sangles individuelles, chacune avec son propre ancrage et point d'ancrage. Toutes les ceintures doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Voir Règlement Général 10.5.
<b>10.7</b>	<b>CASQUE</b>
	Pour toutes les voitures, casque intégral et visière obligatoires. Voir Règlement Général 10.7 pour les normes et spécifications requises. Un système de retrait du casque Eject (Pièce # SDR 890-01-30) est obligatoire et doit être installé selon les instructions du fabricant. Une cagoule Stand 21 Lid Lifter conforme à la Spéc. SFI 3.3 ou à la Norme FIA 8856-2000 peut être utilisée en remplacement du système de retrait du casque Eject. De plus, toute cagoule approuvée par la FIA conforme à la Norme FIA 8856-2018, et indiquée dans la liste technique comme cagoule réduisant les charges transmises au cou du pilote pendant le retrait du casque, peut également être utilisée à la place du système de retrait du casque Eject. Voir Règlement Général 10.7.
<b>10.8</b>	<b>SYSTÈME / DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TÊTE ET DU COU</b>
	L'utilisation d'un dispositif / système de retenue de la tête et du cou est obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.

10.10	<b>VÊTEMENTS DE PROTECTION</b>
	<p>Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, gants 3.2A/20, chaussures 3.3/15, cagoule 3.3 ou conforme à la Norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018 et jupe de casque 3.3/10 obligatoires.</p> <p>Les vestes/pantalons ou combinaisons conformes à la Spéc. SFI 3.2A/20 doivent être re-certifiés tous les cinq (5) ans. (L'étiquette doit mentionner l'année 2019 ou une année ultérieure).</p> <p>Voir Règlement Général 10.10.</p>