



SPORT COMPACTES 2011

RÈGLEMENTS, SPÉCIFICATIONS DES VOITURES

DERNIÈRE MISE-À-JOUR : 17-01-2011

1-VOITURES ACCEPTÉES, CHÂSSIS ET CARROSSERIE:

Voiture de type "passager" complète, n'ayant pas plus de 120 HP. Traction et propulsion acceptées. PAS de 4 roues motrices et PAS de 4 roues directionnelles.

La carrosserie doit avoir son apparence originale avec ses pièces d'origine telles le capot, couvercle de coffre arrière, grille etc...

Toute modification autre que celles permises au présent règlement qui pourrait changer l'apparence ou donner tout avantage est interdite. Toutes moulures, poignées de portes, lumières, accessoires de verre et de plastique doivent être enlevés, à l'exception du pare-brise et de la grille.

Dédoublément de la carrosserie, si effectué à la satisfaction des officiels, accepté.

Toutes les ouvertures laissées par l'enlèvement de pièces et/ou la corrosion doivent être bouchées avec de la tôle en acier ou aluminium.

Le pare-brise doit être d'origine en bon état ou en "lexan". Il est permis d'installer des vitres de côté et arrière en "lexan" (aucun autre matériau accepté.) Vitres latérales-arrières bouchées avec de la tôle tolérées, quoique non-recommandées.

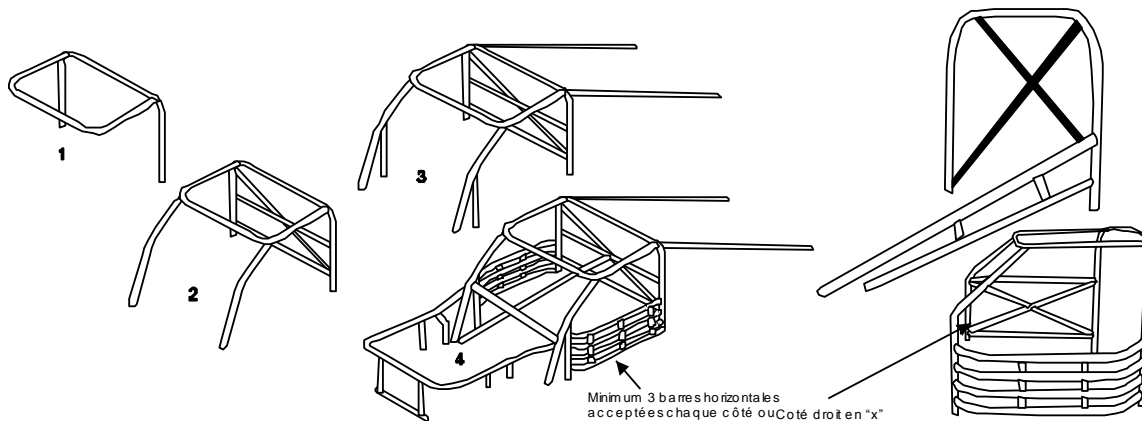
La carrosserie doit être à sa place originale sur le châssis. Le "cowl dash" doit être original et complètement étanche. Le mûr arrière ou plancher séparant l'habitacle du réservoir d'essence doit être complètement étanche.

Les tourelles originales peuvent être renforcées ou allégées, mais doivent être à leur place originale.

2- CAGE PROTECTRICE

Cage complète obligatoire, construite avec des barres en acier d'un minimum de 1.5" x .095" (dans tous les cas) . Un minimum de 3 barres horizontales dans les portes du pilote et du passager un "X" dans la porte coté passager est accepté. Une tôle d'un minimum 22 gauge doit être soudée à l'extérieur de la cage du côté du pilote. Voir exemple de cage sur le croquis ci-dessous.

TOUTE CAGE CONSTRUITE AVEC DES BARRES NON-CONFORMES SERA REFUSÉE.



3- PLANCHER.

Le plancher de la voiture doit être à son emplacement original et complet. Il est obligatoire de réparer les planchers originaux endommagés ou permis de les renforcer ou de remplacer complètement la partie avant sous le ou les sièges en utilisant des tôles minimum 20 gauge. Dans tous les cas lors de ces modifications le plancher doit demeurer à son emplacement original. Il est permis de pratiquer une ouverture dans le plancher arrière pour permettre l'installation d'une « fuel cell » en remplacement du réservoir original dans le cas où ce dernier est situé en avant des roues arrière. Dans ce cas, il est obligatoire d'installer un boîtier parfaitement étanche pour recouvrir la « fuel cell »

4- CAPOT

Le capot doit être original de la voiture. Aucune modification. "Aucun scoop fonctionnel" Dédoublément accepté.

5- PORTIÈRES

Toutes les portières doivent être boulonnées, soudées ou attachées solidement à la satisfaction des inspecteurs.

6- AILERON

Choix libre en tôle, métal ou fibre de verre. Celui-ci doit être installé de façon esthétique, à la satisfaction de l'inspecteur technique, ne pas dépasser la largeur de la carrosserie et la hauteur du toit.

7- RÉTROVISEUR

Un seul miroir intérieur, centré au centre du pare-brise accepté. PAS de miroirs extérieurs. PAS de miroir intérieur dans les portes.

8- SUSPENSION

Toutes les pièces du châssis et de la suspension doivent être originales sans aucune modification, sauf si mentionné comme permis au présent règlement. Le châssis utilisé doit être le châssis original de la carrosserie de la voiture. L'unité (unit) avant et arrière doivent être originaux. Il est permis d'installer des barres pour relier la partie avant à la partie arrière du châssis et de gauche à droite en haut des tourelles pour renforcer la partie avant et arrière de celui-ci.

9- RESSORTS ET AMORTISSEURS

Les ressorts et les amortisseurs peuvent être remplacés par de plus résistants. Installation libre en autant qu'ils soient fixés aux attaches originales de la voiture utilisée. PAS d'amortisseurs (shocks) ajustables. Ressorts de compétition acceptés.

10- ROUES :

Roues de 14 po. de diamètre de même configuration que les roues d'origine de la voiture, c'est-à-dire que le tradwidth de la voiture doit demeurer d'origine à gauche et maximum offset 1 1/4" du côté droit. Rallye Wheel ou Mag obligatoire à droite en avant.

Roues ou " spacer " permettant d'élargir *d'un pouce et quart (1 1/4 po)* l'empattement original du côté droit de la voiture acceptés.

Il est permis d'incliner les roues avant. Pour les Mcpherson, il est permis d'incliner le haut de la tourelle.

Tables de suspension *d'origine ou de remplacement de même configuration et non-ajustables* avec composantes d'origine ou de remplacement moins dispendieuses en autant que celles-ci s'installent sans altérer la pièce d'origine.

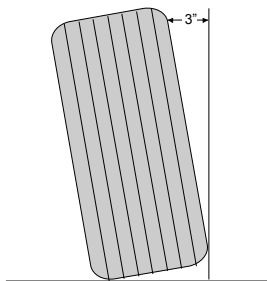
Il est permis de raccourcir *la table du haut* du côté droit. Également permis de "chauffer" ou raccourcir les "nuckles" (spindle) pour incliner les roues avant.

Interdit de « slotter » les tables et/ou les attaches.

Utilisation de camber bolts comme celles illustrées ci-dessous permises (au prix suggéré d'approximativement 25\$ pour le kit complet). PAS de ball joints ajustables.



INTERDIT d'allonger *les tables du bas* pour l'inclinaison des roues. Il est permis d'incliner les roues arrière d'un maximum de 3". (Voir croquis ci-dessous pour la méthode de mesures)



Dans tous les cas, largeur maximum des roues: 6"

11- PNEUS

Côté droit : Pneus FALKEN Azenis 615 et 615K vendus et marqués par le détaillant de la piste où vous évoluez habituellement sont obligatoires.

Côté gauche : Les pneus Falken Azenis 615 et 615K et/ou ZIEX vendus et marqués par le fournisseur autorisé de la piste où vous évoluez régulièrement sont acceptés. Usage du pneu Fuzion du côté gauche de la voiture est également accepté.

12- LONGUEUR, LARGEUR, HAUTEUR.

L'empattement doit être original de la voiture. Différence *d'un pouce et quart* (1 ¼ po.) toléré entre les empattements de gauche et de droite. Le "tradewidth" doit être conforme à l'art.:10 ci-haut. Garde au sol avec le pilote : Minimum 4". Aucun obstacle ne doit entraver le passage du bloc de vérification sous la voiture, ces obstacles comprennent les têtes de boulons, pesées, tuyau d'échappement, etc.... Bavettes avant de hauteur libre.

13- POIDS AVEC PILOTE à bord.: Le poids de voitures de la série SPORT COMPACTES est de 23 livres par HP (ou min. 1750 lbs) selon les normes établies dans les catalogues reconnus de l'industrie automobile ou tout catalogue reconnu édité et publié par le fabricant de la voiture.

CRÉDIT DE 100 LIVRES SUR LE POIDS RÉGLEMENTAIRE ACCORDÉ À TOUTE VOITURE N'AYANT PAS GAGNÉ 2 FINALES AU COURS DE LA SAISON 2011.

Le pilote a la responsabilité de fournir les informations sur le moteur utilisé. Si les données sont introuvables, le moteur utilisé (s'il est accepté) sera considéré comme un moteur de 120 HP et la voiture devra peser le poids équivalent.

DANS TOUS LES CAS: Minimum 1750 livres. Le poids établi par le règlement devra être inscrit sur le capot de la voiture. Tolérance 1% d'erreur. **20 points de pénalité pour le poids requis non-inscrit sur le capot lors de l'inspection.**

13-1.- PESÉES ET RÉPARTITION DE POIDS avec pilote dans la voiture

La répartition du poids est maximum 56% à gauche. Les pesées ne devront pas être plus basse que le châssis et fixées avec deux "bolts" d'un minimum de 3/8". Celles-ci devront être peintes en blanc et porter le numéro de la voiture. PAS de pesée volante. Les pesées dans l'habitacle devront être installées de façon sécuritaire. Contrôle très sévère sur cet item.

14- SECTION MOTEUR

Moteurs acceptés :

a) Tous les moteurs non-modifiés de 120 HP d'origine, selon les catalogues reconnus. Moteur "complet" d'origine avec toutes ses composantes d'origine du moteur utilisé, Ex.: Un moteur "complet" de Sundance, Civic, ou autres modèles de l'année 1990 peut être installé dans une voiture du même modèle de l'année 1988, ou vice-versa. Aucun turbo.

b) Il est permis de conserver l'intake originale du moteur de la voiture, ainsi que le système électrique (ordinateur) lors de ces changements de moteurs. *(Ceci ne s'applique pas pour les voitures dont le moteur de base excède 120 HP, ex : Acura, Néon et autres similaires)*

c) Il est permis d'installer une mécanique complète et originale avec moteur de 120 HP et moins dans une voiture du même manufacturier, ex : moteur Honda dans un Acura, ou moteur de Sundance et/ou Horizon dans un Néon, et autres. Dans ces cas précis, le reste des composantes de la voiture utilisée devront être d'origine et soumises à la même réglementation que les autres voitures. De plus, la provenance du moteur-transmission devront être clairement mentionné. La direction se réserve le droit d'échanger la boîte électronique de toute voiture pour une d'origine de cette voiture, ou une provenant d'une voiture identique concurrente.

Note : les moteurs Honda ZC et tous les autres dont on ne peut trouver la documentation pour justifier le nombre de HP son strictement interdits. **Il est de la responsabilité du pilote de produire la documentation officielle prouvant le nombre de HP de son moteur.**

AVIS CONCERNANT LES SWAP :

Les combinaisons permises mentionnées au présent règlement, que ce soit au niveau des *intakes* ou des *échappements* le sont à condition que ces combinaisons n'engendrent pas des résultats dépassant la limite des HP indiqués dans les catalogues reconnus pour le moteur utilisé. **Le moteur, l'intake et le système électrique de remplacement doivent provenir d'un moteur du même manufacturier ne dépassant pas 120 HP. Il est de la responsabilité du pilote de faire la démonstration au besoin de la légalité de son installation.**

14.1 CARBURATEUR / INTAKE:

D'origine du moteur utilisé sans autre modification que le retrait de la palette de l'étrangleur et du "choke housing" AUCUN MACHINAGE, AUCUN "SPACER". **Les seules "intake" permises sont celles d'origine de production du moteur ou de la voiture de 120 HP et moins utilisé.** PAS de machinage, PAS de "match port", PAS de modification.

14.2 MOTEUR À INJECTION OU CARBURATEUR

Dans les deux cas, les systèmes doivent être d'origine du moteur ou de la voiture utilisée (aucun de compétition ou haute performance). AUCUN AUTRE CROISEMENT de pièces entre ces deux systèmes se sera accepté.

14.3 ENTRÉE D'AIR: Filtre à air original ou remplacement de même qualité, ainsi que les filtres KN ne nécessitant aucune modification de l'installation originale. AUCUNE INSTALLATION NON ORIGINALE POUR ENTRÉE D'AIR FORCÉE. AUCUN RAM AIR et/ou "SCOOP" FONCTIONNEL SUR LE CAPOT. Les entrées d'air doivent situées aux endroits originales du modèle de la voiture aucune autres ouvertures acceptées

14.4 TIMING CHAIN, DISTRIBUTEUR, ALLUMAGE, SYSTÈME ÉLECTRONIQUE, POMPE À HUILE

Tous les items ci-haut doivent être d'origine du moteur utilisé ou de la voiture.

14.5 CULASSES (têtes)

Les seules têtes permises sont celles qui sortaient d'origine du manufacturier avec le moteur utilisé, (exemple: moteur à injection avec têtes originales pour moteur à injection; moteur à carburateur avec têtes d'origine. Aucun croisement.) Quoique certaines culasses sont inscrites dans des catalogues comme étant installables sur un moteur, celles-ci seront refusées si elles ne sortaient pas d'origine de la ligne de montage sur le moteur utilisé.

CC MINIMUM permis dans la chambre à combustion: Jusqu'à 10% en bas des CC d'origine.

PLANAGE permis jusqu'à la limite des CC permis.

Tous genres de porting, déburrages et polissages strictement interdits, ainsi que tout autre traitement. Toute tête modifiée de quelque façon que ce soit est interdite.

14.6 JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ (GASKETS)

D'origine du moteur ou similaire de même épaisseur.

14.7 CULBUTEURS: d'origine ratio du moteur.

14.8 SOUPAPES (VALVES)

D'origine du moteur (ou jobber de remplacement), "Retainers" en acier d'origine seulement, dans tous les cas. PAS de "guide plate", PAS de têtes haute performance.

14.9 BLOC

D'origine du manufacturier de la voiture utilisée. Perçage du bloc permis jusqu'à .030", INTERDIT DE "DECKER"

14.10 PISTONS, RODS, VILBREQUIN, ARBRE À CAMES

Doivent tous être d'origine du moteur utilisé SANS AUCUNE modification. La même règle s'applique à toutes les autres pièces composantes du moteur.

LE NOMBRE DE CC ET DE HP DOIT OBLIGATOIREMENT ÊTRE INSCRIT SUR LE CAPOT DE LA VOITURE.

15- POSITION DU MOTEUR ET SUPPORTS

Dans tous les cas, le moteur doit être à sa position originale. Supports libres,

16- TRANSMISSION - TORQUE - EMBRAYAGE

Transmission automatique d'origine du manufacturier de la voiture non-modifiée et torque d'origine non-modifiés.

Transmission manuelle d'origine du manufacturier et embrayage (clutch) d'origine de la transmission et non modifiée.

Les transmissions doivent être complètes avec toutes les vitesses (1-2-3-4) et la renverse. VOLANT (flywheel) d'origine du manufacturier. PAS de pièces de compétition. Il est permis d'interchanger les "gears" dans les transmissions à condition qu'elles soient remplacées par des "gears" d'origine du même manufacturier. Ces «gears» doivent de la même vitesse (ex. : 2^e vitesse pour remplacer une 2^e vitesse, 3^e pour une 3^e, etc....) et doivent être d'origine de série utilisées dans des transmissions de voitures vendues par des concessionnaires nord-américains. PAS d'importation de « gears » utilisées dans des voitures produites et vendues sur d'autres continents. Le pilote a le fardeau de la preuve et doit être en mesure d'informer les inspecteurs de la provenance des pièces utilisés.

17- DIFFÉRENTIEL, DRIVING SHAFT (ou s'applique)

D'origines de la voiture. PAS de driving shaft en aluminium.

18- ANTIGEL

L'usage d'antigel est strictement interdit.

19- RADIATEUR - ÉVENTAIL

Le radiateur doit être installé à son endroit original. Il est permis d'installer un radiateur autre que celui d'origine à condition que l'installation soit faite de façon sécuritaire, à la satisfaction des officiels.

Récipient de trop-plein (overflow) obligatoire. Celui-ci doit être installé sous le capot à la base du pare-brise. Usage libre de l'éventail (fan) d'origine ou électrique.

20- POMPE À ESSENCE, LIGNE À ESSENCE, REFROIDISSEUR

Aucune autre que celle d'origine ou remplacement similaire accepté. PAS de pompe haute pression ou haut débit. Pompe à gaz électrique permise avec "kill switch". Ligne à gaz d'origine ou en matériau similaire installée sous le plancher, Les lignes à essence et à freins dans l'habitacle doivent passer dans un tunnel en métal parfaitement étanche et être installées de façon sécuritaire à la satisfaction de l'inspecteur-chef qui a le dernier mot dans tous les cas.

21- RÉSERVOIR À ESSENCE

D'origine ou "fuel cell" (fortement recommandé) acceptés.

Le réservoir doit être installé de façon sécuritaire à la satisfaction de l'inspecteur à hauteur minimale égale au plancher pour les réservoirs installés à l'endroit original. (il est permis de découper le plancher pour les « fuel cell » installées en avant de l'essieu arrière.)

Les réservoirs installée derrière l'essieu arrière devront avoir une hauteur minimum 8" du sol. Arceau de sécurité fortement recommandé installé à un minimum de 7" du sol. Dans tous les cas, le réservoir doit être isolé de l'habitacle par un mur ou boîtier étanche tout en conservant le reste du plancher original dans le cas des réservoirs en avant de l'essieu arrière

22- ESSENCE PERMISE

L'essence vendue à la pompe de l'Autodrome St-Eustache est la seule permise pour compétitionner à St-Eustache.

23- SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT - MANIFOLDS

"Manifold" en acier d'origine du moteur ou de la voiture utilisée. PAS de headers (sauf pour les voitures munies à l'origine). Tous devront se conformer aux normes de bruit en vigueur aux différentes pistes. Toutes les voitures au dessus de 96 db aux endroits où la loi est appliquée) devront prendre les dispositions nécessaires pour abaisser leur niveau de son en bas de 96 db.

24- FREINS

Installation d'origine et fonctionnelle aux 4 roues. Tout le système doit être d'origine du véhicule utilisé. PAS de drillage artisanal de rotors. Rotors d'origine ou moins dispendieux acceptés avec prix vérifiables. PAS de pédales de course, ni de kit "racing". Il est permis d'avancer ou reculer les pédales d'origine.

25- PAN À L'HUILE - COOLER À L'HUILE

Usage libre au choix

26- POMPE À EAU, POULIE

Pièces d'origine du moteur utilisé seulement.

27- BATTERIE

Doit être installée de façon sécuritaire à la satisfaction des inspecteurs. Boîtier hermétique pour les batteries installées dans l'habitacle (ex.: boîtier pour batterie de bateau)

28- LETTRAGE ET APPARENCE

La voiture doit être entretenue de façon convenable et être de belle apparence. PAS de lettrage fluorescent, scintillant, ou miroir et/ou Police Pack. Le lettrage doit être fait de façon professionnelle : les numéros doivent contraster avec la couleur de la voiture. (ex.: pas de bleu marin sur du noir) PAS de texte obscène. PAS de pancartes "à vendre" sur les voitures pendant les compétitions. Les numéros pour les voitures de la série Sport Compactes sont les numéros à 1 et 2 chiffres compris entre 00 et 99. Ceux-ci doivent mesurer un minimum de 18" sur les côtés de la voiture, 24" sur le toit, et doivent apparaître en avant et en arrière de la voiture. L'attribution de numéros à 3 chiffres devra être acceptée par la direction pour des cas spéciaux commerciaux ou autres cas spéciaux. Les pilotes visiteurs portant le même numéro qu'un pilote local devront arborer un " X " bien visible à côté de leur numéro.

29- RADIOS-ÉMETTEURS

Les radios ONE WAY sont obligatoires pour tous. Aucun 2 way.

30- FILET PROTECTEUR, CEINTURE, CASQUE

Filet protecteur OBLIGATOIRE dans la porte du pilote. Ceintures de sécurité fonctionnelles et sécuritaires obligatoires. Ceinture de course 5 points fortement recommandée. Le tout doit être installé de façon sécuritaire à la satisfaction des officiels. Gants OBLIGATOIRES. Casque de compétition approuvé OBLIGATOIRE. Habit de course en coton OBLIGATOIRE. Habit anti-feu fortement

recommandé. PAS de polyester, PAS de manches courtes, PAS de shorts, PAS d'habit de jogging.
EXTINCTEUR chimique avec attache en acier seulement.

31- ATTRIBUTION DES NUMÉROS

Les numéros sont attribués par l'ANCA aux détenteurs de licence en vigueur. Il est donc recommandable de respecter ces échéanciers afin de conserver vos droits sur votre numéro.

32- ATTRIBUTION DES POINTS

Les points sont attribués au numéro inscrit sur la voiture selon les procédures de courses de l'ANCA.

32- IMMATRICULATION

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

33- AUTOCOLLANTS

Le haut du pare-brise doit être réservé à l'autocollant du commanditaire majeur de la série.(s'il y a lieu)
Les autocollants des commanditaires de la division doivent être OBLIGATOIREMENT installés selon le plan fourni par la direction.

34- DROIT DE PARTICIPATION

Seuls les détenteurs de licence de pilote ANCA pour l'année en cours, sans exception, peuvent participer aux événements de la division Sport Compacts. Dans le cas de courses inter-piste, les licences des autres pistes seront honorées.

3 AVIS IMPORTANTS

1- ADVENANT UNE SITUATION METTANT EN CAUSE L'INTERPRÉTATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT, LE BÉNÉFICIAIRE DU DOUTE SERA ACCORDÉ AU RÈGLEMENT MIS EN CAUSE, PLUTÔT QU'À CELUI QUI AURA TENTÉ DE LE RENDRE CONFUS, AFIN DE PROTÉGER LES AUTRES COMPÉTITEURS.

2- TOUT CE QUI N'EST PAS ÉCRIT COMME PERMIS SERA CONSIDÉRÉ COMME INTERDIT. EN CAS DE DOUTE SUR TOUTE SITUATION, VEUILLEZ CONSULTER LE PRÉSIDENT DE L'ANCA QUI APRÈS AVOIR CONSULTÉ, AUTORISERA OU REFUSERA VOTRE DEMANDE

3- LE DÉPLIANT "RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES DE COURSES" PUBLIÉ PAR L'ANCA ANNUELLEMENT FAIT PARTIE INTÉGRANTE DE CE RÈGLEMENT ET S'APPLIQUE ÉGALEMENT À TOUTES LES CLASSES ANCA et NASCAR.

4- AUCUN ARRANGEMENT VERBAL NON AMENDÉ PAR ÉCRIT NE SERA RESPECTÉ. SEUL LE RÈGLEMENT OU LES AMENDEMENTS À CELUI ÉCRIT ET PUBLIÉ SUR LE SITE WEB DE L'ANCA OU AUX AUTRES ENDROITS HABITUELS AURONT PRIORITÉ EN TOUS TEMPS.

POUR REJOINDRE LE DIRECTEUR DES COMPÉTITIONS :

Yves Ladouceur

Téléphone : (450) 472-6222 - (450) 735-4444 Télécopieur (450) 472-1051

e-mail: racing_anca@hotmail.com

et/ou : yladouceur@autodrome.ca

Site web: www.anca-qc.com