

Dans certaines occasions il y a des situations qui arrivent qui ne sont pas précisément couvertes par ce livre de règlements. Toutes décisions et interprétations des règlements présentés ici seront faites exclusivement par DIRT MotorsportsT. Ces décisions et interprétations seront finales.

1. AVANT PROPOS

Les officiels de DIRT MotorsportsT feront leur possible pour être impartial dans leurs jugements et l'application de ces règlements. Nos objectifs sont la sécurité et la transparence. Pour avoir du succès, chaque organisation doit avoir de bons règlements et les appliquer avec justesse. La coopération des officiels et des compétiteurs va assurer un futur prospère pour notre sport.

2. PREFACE

Ces règlements de DIRT MotorsportsT remplacent les règlements de l'année précédente, tels qu'amendés, et vont demeurer en effet jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par les règlements présentés dans le prochain livre de règlements annuels de DIRT MotorsportsT. DIRT MotorsportsT se réserve le droit d'amender et changer n'importe quels règlements, durant l'année en cours.

Les règlements avancés ici sont fait dans le but de promouvoir la poursuite ordonnée des programmes de course et d'établir les pré-requis minimum pour de tel programme. Les règlements présentés vont gouverner les conditions de tous les programmes, et en participant à ces programmes c'est compris que tous les participants accepteront les règlements. Aucune garantie de sécurité, soit écrite ou implicite est le résultat de la publication, ou complicité des règlements. Ils sont présentés comme guide pour le déroulement du sport, et en aucun cas ils sont une garantie contre les blessures ou la mort pour les participants, spectateurs, ou autres.

Les officiels de la piste se réservent le droit de rejeter un participant pour n'importe quelles raisons s'il leur semble nécessaire. Tous les participants se doivent de se conduire d'une telle manière qu'ils soient un bon reflet sur le sport en tout temps. Toutes pénalités, et / ou suspensions vont être en effet à tous les programmes de course sanctionnés par DIRT MotorsportsT. L'interprétation des règlements publiés ici va être déterminée par les officiels de DIRT MotorsportsT, à leur discrétion professionnel.

Toute déviation aux règlements, spécifications, poids d'auto, et pièces de moteur va être sujet à l'approbation de l'inspecteur en chef de DIRT MotorsportsT. Par contre si une telle approbation démontre être un sur-avantage démesuré à la compétition, DIRT MotorsportsT se réserve le droit de annuler une approbation avec avis d'une semaine.

À toutes les pistes sanctionnées par DIRT Motorsports, l'inspecteur en chef de DIRT MotorsportsT, va avoir la décision finale de toute légalité technique à la fin du programme. L'inspecteur en chef de DIRT MotorsportsT se réserve le droit de disqualifier une auto et / ou le pilote suite au programme, basé sur les règlements et procédures de course.

Aux compétitions de championnat de DIRT MotorsportsT, le directeur de la série à le mot final sur les règlements et procédures de course. Pour les compétitions hebdomadaires le promoteur de la piste va avoir le mot final sur les règlements

et procédures, en aucun temps ceci va contredire ce livre de règlements. Toutes décisions vont être basées sur les règlements et procédures prescrits par ce livre de règlements.

Soyez bien avisés que tous les règlements vont être strictement appliqués tel que dans le livre de règlements. S.V.P. ne venez pas courir avec une auto de course qui ne rencontre pas ces spécifications. Vous allez être obligés de travailler à la piste pour rendre l'auto conforme avant d'avoir le privilège de compétitionner. Les règlements sont ici pour vous assurer que les autos sont sécuritaires, et légales. C'EST DANS VOS PROPRES INTÉRÊTS de présenter une auto qui est sécuritaire et légale.

3- RÈGLEMENTS DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRE POUR MODIFIÉS

Les règlements présents sont obligatoires et vont être policés strictement.

Toutes les autos sont sujettes à inspection en tout temps. Toute auto doit être libre de toutes déficiences mécaniques, et être en condition de course sécuritaire. Toutes décisions des officiels de la piste et / ou de la série envers les règlements de sécurité vont être finales.

3.1- SÉCURITÉ - CHÂSSIS

3.1.1 Seulement des tuyaux ronds de protection contre le capotage (roll bar) doivent être utilisés. Les tuyaux d'avant et d'arrière doivent être fixés au toit en configuration de cage. Deux tuyaux ronds horizontaux sont obligatoires, le tuyau supérieur doit avoir un maximum de 20 po. du haut de la cage protectrice. Les bons renforcements et triangulations de la cage sont obligatoires sur les tuyaux de protection de la cage à l'avant et à l'arrière. Il est fortement recommandé que toutes les pièces de renforcement de la cage protectrice, soient des tuyaux ronds de 1 1/2 po. de diamètre et d'une épaisseur de mur de .095 po. Un minimum d'un tuyau diagonal est obligatoire dans le haut de la cage.

3.1.2 Le cerceau principal arrière doit avoir un minimum de 26 pouce de large, mesuré à l'extérieur des 2 tubes, et doit maintenir cette dimension du bas jusqu'au haut de la cage. Le bas des tuyaux de la cage protectrice arrière doit être soudé sur le châssis 2 X 4 (pas d'extension). Les tuyaux avant de la cage protectrice doivent être construits de la même façon, en tenant compte de la réduction de largeur permise du devant va déterminer la largeur finale.

3.1.3 Seulement 2 dimensions de tubes sont permises. Les tubes de 1 po. 3/4 de diamètre doivent avoir une épaisseur de parois minimum de .095 po. Les tubes de 1 po. 1/2 doivent avoir une épaisseur de parois minimum de .120 po.

3.1.4 Un écartement minimum de 1 po. 1/2 est requis entre les tubes horizontaux du haut de la cage protectrice et le haut du casque du pilote assis en position normale.

3.1.5 Du rembourrage anti-choc doit complètement couvrir tous les tubes de la cage qui peut venir en contact avec le casque du pilote attaché dans son siège. Sur les directions de type central tous les boîtiers, boyaux, et raccords doivent être couverts de rembourrage anti-choc. Le centre du volant doit aussi être rembourré. Le démarreur du moteur et tout autre point qui peut potentiellement blesser le pilote doit être rembourré adéquatement. Il est fortement recommandé que tout rembourrage soit anti-feu.

3.1.6 Toute voiture doit avoir un appui-t te fonctionnel, rembourrř, qui doit tre centrř avec la t te du pilote, s'il n'est pas incorporř au si ge.

3.1.7 Des ouvertures de fen tre des 2 cotřs doivent tre maintenues pour la sortie d'urgence du pilote. La dimension minimum permise doit permettre de passer une boite de 12 po. de haut par 18 po. de large par 30 po. de long, d'un cotř de la voiture ^ l'autre. Tout obstacle autre que l'appuie t te du pilote qui nuit au passage de la boite ^ inspection doit tre enlevř.

3.1.8 Toutes les autos doivent avoir un couvercle de l'arbre de transmission. Toutes les autos avec un arbre de transmission ouverte doivent avoir un tunnel, fait de plaque d'acier de minimum de 1/8 po. Le tunnel doit s'řtendre de la transmission ^ 2 po sous le si ge, couvrant l'arbre de transmission, les joints universels, et le " flange " arri re de la transmission sur les 2 cotřs et le dessus. Le tunnel doit s'řtendre jusqu'au plancher. Le tunnel doit tre retenu avec un minimum de 4 boulons 3/8 po de diam tre et tre fixř a un membre du substantiel. Ce couvert de l'arbre de transmission doit tre une unitř solide sans trou pour l'allřger.

3.1.9 Deux anneaux de sřcuritř en acier, d'un minimum 2 po. de long par le diam tre requis, par 1/4 po. d'řpais de parois, chaque anneau doit tre fixř avec 2 boulons 3/8 po. grade 5 aux plaques de cotř des bras de couple, ou sont obligatoires autour des joints universels.

3.1.10 Les autos de type de transmission de pouvoir fermř (close driveshaft), ou "torque tube" ou avec support de transmission qui ont des couvercles type 360 degrřs qui couvre du joint universel aux si ge seront acceptřs tels quels. Pour protřger le pilote, toute pi ce de suspension, tel que les bras de transmission de couple, ressort ou autre dans le compartiment du pilote doit avoir un cřble d'acier (1/4 po. diam tre ou plus) ou une serre qui les retiennent ^ un membre substantiel de la cage protectrice pour limiter leur dřplacement s'ils se brisaient. Il est aussi recommandř que ces pi ces aient aucune surface coupante, et soient rembourrřes.

3.1.11. Les murs ^ feu, avant et arri re sont obligatoires. Le mur ^ feu arri re doit couvrir du plancher jusqu'au dessus de la cellule de carburant, pour isoler le pilote de la cellule de carburant. Le mur ^ feu doit tre fait d'acier ou aluminium, minimum de .050 po. d'řpais. Un minimum de matřriel peu tre enlevř pour le dřgagement de l'arbre de transmission. Le mur de feu avant doit isoler le pilote du compartiment moteur.

3.1.12 Les gardes au sol (sous plancher) sont obligatoires, et doivent s'řtendre du mur ^ feu avant, au mur ^ feu arri re, et tre fixřes solidement aux deux endroits. Il est obligatoire d'avoir un plancher sřparř qui prot ge les pieds du pilote en cas que le garde au sol(sous planche) tombe. Le sur-plancher doit s'řtendre du mur ^ feu avant au si ge(sous le si ge). Ce sur-plancher doit tre fixř au "cross member " ou aux deux.

3.2 SřCURITř - SIĘGE ET CEINTURE

3.2.1 Toute voiture doit tre munie de ceinture de sřcuritř ^ 5 points rřpondant aux spřcifications SFI 16.1. Toute ceinture doit tre fixře de mani re sřcuritaire au chřssis ou ^ la cage protectrice. Les boulons de fixation ne doivent pas tre insřrřs ^ travers le tissu des ceintures.

3.2.2 Tout tissu des ceintures qui vient en contact avec une surface coupante ou pi ce de mřtal sans relief rond, doit tre protřgř par l'application de recouvrement en vinyle. Les endroits concernřs sont les trous de ceinture dans les si ges de course. Tous les manufacturiers de si ge de course se doivent de rouler les rebords du mřtal ou fournir un recouvrement en vinyle pour protřger le tissu contre des coupures causřes par les frottements ou des conditions de d'impact. Les trous de ceinture existants qui ont un rebord roulř avec un rayon de 1/8 po. ne sont pas requis d' tre recouverts de vinyle.

3.2.3 Les trous de ceinture qui ont řtř řlargies sont particuli rement concernřs. Dans la majoritř des cas ces rřgions sont laissřes coupantes, augmentant les risques de bris des ceintures. Les ceintures de sřcuritř de course sont exposřes ^ des conditions sřv res. Il est requis que les ceintures endommagřes soient remplacřes immřdiatement, et des ceintures en bon řtat soient remplacřes tous les 24 mois. La date fixře aux matřriel peu tre utilisře comme guide. Ou quand la date de mise en service est loin de la date de manufacture (facture ^ l'appui) il est acceptable de remettre la date de remplacement jusqu'au 36 mois apr s la date de manufacture. Les ceintures plus vieilles que 48 mois ne seront pas acceptřes pour la saison 2005. Les ceintures endommagřes ne sont pas acceptables en tout temps.

3.2.4 Le si ge du pilote doit tre boulonnř de fa on sřcuritaire aux ou ^ la cage ^ 6 endroits avec un minimum de 6 boulons 3/8, 4 sur le fessier et deux sur le dossier. Tout si ge doit avoir une plaque d'acier d'un minimum de 1/8 po . d'řpaisseur sous le fessier et qui remontre un minimum de 4 po. du dossier, la largeur du si ge. Le si ge doit tre construit en aluminium seulement (pas de fibre de verre ou autre) de type dossier haut d'une pi ce seulement. Le si ge et le volant doivent tre centrřs sur le chřssis.

3.3 SřCURITř- řQUIPEMENT DU PILOTE

3.3.1 Tous les pilotes doivent porter un casque de type full face de spřcification SNELL 2000 ou plus rřcent.

3.3.2 Un habit de course propre d'une pi ce de spřcification SFI doublř, ou avec un sous v tement SFI. Les cagoules, gants, chaussettes, et souliers doivent tre de spřcification SFI 3.2a et 3.3.

3.3.3 Les items suivants sont fortement recommandřs :les soutiens de cou et de bras. (^ Granby et Drummond le prot ge cou est obligatoire.)

3.4 SřCURITř - CARBURANT

3.4.1 Toutes les řquipes doivent avoir un extincteur de minimum 20 livres avec le numřro de l'auto indiquř clairement en lettrage de 2 po. ^ l'arri re de leur remorque. L'extincteur doit tre spřcifiř pour des feux de carburant et d'huile.

3.4.2 Les syst mes anti-feu dans l'auto (flame-out) sont fortement recommandřs.

3.4.3 Une cellule de carburant avec une capacitř maximum de 24.5 gallons US est obligatoire. Pas de rřservoir ^ pression acceptř sur le syst me de carburant.

3.4.4 La cellule de carburant doit être contenue dans un conteneur fait d'acier de minimum 20 gages. Un conteneur optionnel en aluminium peut être utilisé avec des parois de .060 po. minimum. L'intérieur de la cellule de carburant doit être rempli de mousse, d'coup au minimum pour le remplissage. La découpe pour le remplissage ne doit pas être plus grande que 6 po. de large, 10 po. de long, par 7 po. de profond. Les lignes / boyaux de carburant doivent siphonner du haut de la cellule seulement. Il doit avoir une soupape de sécurité unidirectionnelle pour le boyau de ventilation de la cellule. La cellule de carburant doit être à l'arrière du pilote. La cellule de carburant doit être fixée par un minimum de 2 bandes d'acier (1 po. de largeur minimum chaque) et boulonnée avec des boulons de 5/16 po. de diamètre, grade 5 minimum (3 lignes).

3.4.5 Les cellules de carburant doivent rencontrer les normes SFI 28.1/2 ou FT3. Pas de sac intérieur de cellule de carburant plus vieux que 5 ans de la date de manufacture sont permis.

3.4.6 Un tuyau horizontal avec des dimensions minimum de 1 po. de diamètre avec des parois de .095 po. doit être incorporé à la structure à l'arrière de la cellule de carburant pour la protéger des collisions arrière.

3.4.7 Pas de carburant en barils est permis aux pistes (DIRT).

3.4.8 Tout carburant utilisé pour des courses sanctionnées DIRT, doit être acheté à une piste ou à la piste sanctionnée DIRT.

3.4.9 Une soupape de fermeture pour le carburant doit être fixée à un endroit facilement accessible au pilote et aux services de secours, et doit être clairement lettrée avec les mots FUEL ON/OFF avec des couleurs vives.

3.4.10 Un minimum de 2 ressorts de retour de clapets de carburateur, et un anneau de pied sur la pédale à gaz sont obligatoires.

3.5 Sécurité - AUTRES

3.5.1. Toutes les voitures doivent avoir un interrupteur de feu-moteur

(ignition) facilement accessible dans le compartiment du pilote. Cet interrupteur doit être clairement indiqué avec les mots ON/OFF en lettrage de couleur vive et être facilement visible pour les services de secours. Il est obligatoire d'en installer un (1) à l'extérieur de l'auto à l'arrière gauche à la hauteur du capot (Voir Dessin). L'interrupteur «switch» doit être sur la mise à terre «ground»

3.5.2 Les lignes / boyaux de carburant, lignes / boyaux de servo-direction, et les raccords qui passent dans le compartiment du pilote doivent être faits de matériaux tissés et approuvés seulement. Pas de filtre à carburant en verre ou plastique accepté. Les lignes / boyaux de haute pression, et raccords qui se trouvent dans le compartiment du pilote doivent être dans un tube de sécurité, ou être munis de déflecteur pour prévenir des blessures au pilote.

3.5.3 Toutes les autos doivent avoir (4) freins de roue hydraulique en fonction. Des vérifications de freins sont possibles en tout temps.

3.5.4 Les roues arri res doivent avoir un minimum de 5 žcrous. Un minimum de 3 žcrous est requis pour les roues avant seulement. Pas d'žcrous ^ marteau " knock off " acceptžs dans aucun cas.

3.5.5 Les tuyaux d'žchappements doivent tre sžcuritaires pour le pilote. Ils doivent se terminer passž le si ge du pilote.

3.5.6 Les pi ces du syst me d'žchappement doivent se vider vers l'arri re et vers le bas de l'auto, et tre dirigžes pour minimaliser le soul vement de poussi re ainsi que le bruit. Les tuyaux ne doivent pas sortir dans les portes.

3.6 SfcURITf - CARROSSERIE

3.6.1 Pas de ržtroviseur, ou de ržflecteur permis.

3.6.2 Les inspecteurs se ržservent le droit d'exiger la ržparation ou le remplacement de panneau de carrosserie, qui comporte des žlžments coupants, ou qui repržsente mal le sport.

3.6.3 Aucun refroidisseur d'huile doit tre montž ^ l'extžrieur de la carrosserie. Tous les tuyaux d'huile doivent tre fixžs ^ l'intžrieur de la carrosserie, aussi loin du pilote possible.

A) Les refroidisseurs d'huile ne doivent pas tre avant le centre de l'essieu arri re. Il est recommandž que le refroidisseur soit horizontal, et fixž žgal avec une džcoupe dans le plateau." rear deck "

B) Les refroidisseurs d'huile avec un tunnel qui les recouvrent de chaque cotž, et ^ l'arri re, peuvent tre fixžs avant le centre de l'essieu arri re.

C) Les refroidisseurs d'huile peuvent tre fixžs sous le capot devant le moteur.

3.6.4 La hauteur maximum du džflecteur arri re est de 50 po. peu importe la hauteur du vžhicule. Cette hauteur va tre vžrifiže au hasard durant les programmes. Les autos non conformes vont tre exclues du programme. Il est suggžrž que les fabricants d'autos ne fabriquent pas des autos trop hautes, qui nžcessite un garde au sol infžrieur pour passž l'inspection. Les pilotes qui suivent doivent avoir une vue non obstruže de la piste devant.

3.6.5 Toutes les autos doivent avoir un pare-brise fait de broche d'acier d'un minimum de 1/16 po. avec des trous d'un maximum de 2 po. par 1 po. (pas de broche ^ poule ou d'aluminium). Le pare-brise doit couvrir la pleine largeur de la cage (gauche ^ droite) et du haut de la cage au niveau du capot avant. Un pare-brise additionnel en vitre laminže ou en polycarbonate (lexan) peu tre utilisž dans la linge de vision du pilote. Ce pare-brise additionnel doit tre ^ l'intžrieur du pare-brise en mžtal et accessible par le pilote pour le nettoyage. Tout pare-brise additionnel ne doit pas nuire ^ la sortie urgente du pilote.

3.7 SfcURITf - BATTERIE.

3.7.1 La batterie doit tre bien fixže, et doit avoir le dessus et les terminaux compl tement couverts de caoutchouc.

3.7.2 Un interrupteur de sécurité doit être fixé à un endroit accessible par les équipes de secours. L'interrupteur de sécurité doit être bien indiqué avec les lettres ON/OFF en peinture clairement visible (contrastant la voiture). L'interrupteur doit être sur la mise à terre (ground). Il est recommandé d'en installer un deuxième à l'extérieur de l'auto vers l'arrière du capot gauche à la hauteur du filtre à l'air. (Voir dessin)

4. CARROSSERIE - MODIFIÉ.

TOUTES LES MESURES PEUVENT ÊTRE PRISES AVEC OU SANS LE PILOTE ET AVEC OU SANS CARBURANT.

LA TOLÉRANCE PERMISE POUR TOUTES LES PIÈCES DE CARROSSERIE EST DE 1/2 PO. CECI EST UNE TOLÉRANCE ET NON UNE DIMENSION ADDITIONNÉE AUX DIMENSIONS DE CARROSSERIE.

4.1 MATÉRIAUX DE CARROSSERIE.

4.1.1 Seulement l'aluminium ou l'acier sont permis pour les pièces de carrosserie intérieure et extérieure.

4.1.2 Un maximum de 4 po. vertical de plastique est permis sous les cotés en métal de la carrosserie. L'épaisseur du plastique doit être entre .090 et .125 po. et une superposition de 2 po. sur les cotés est permise pour le fixer aux portes et aux extensions de portes.

4.1.3 Les dimensions totales doivent être conformes aux mesures des règlements.

4.1.4 Le toit doit être en fibre de verre seulement et être conforme au dessin fourni.

4.1.5 Le capot, l'entrée d'air du capot, supports instruments, couvercle de dégagement du pneu arrière droit, et le déflecteur d'air avant peuvent être fait d'aluminium ou de fibre de verre.

4.1.6 Seulement le polycarbonate (lexan) clair est permis pour le déflecteur d'air arrière et les fenêtres arrière.

4.2 TOIT

4.2.1 Le toit doit être centré sur la cage protectrice (pas de carrosserie décentrée). Le devant du toit doit être fixé entre 33 et 48 po. devant le centre de l'essieu arrière. Le toit doit être fixé solidement à l'arrière et à chaque coin du devant.

4.2.2 La longueur du toit est un minimum de 48 po. et un maximum de 60 po. la largeur du toit est un minimum de 48 po. et un maximum de 52 po. Le toit doit être bombé de 3/4 po. avant / arrière et 1 po 1/4 gauche à droite (style dos de tortue). Le contour du toit doit être conforme aux modèles exemplaires de DIRT (pas de toit plat). Le devant ne doit pas être plus épais que 1/2 po. et les cotés ne doivent pas être repliés de plus d'un (1) po. (Voir dessin 6A).

4.2.3 Le toit ne doit pas changer d'emplacement, de forme ou de contour durant la course.

4.2.4 La hauteur de toute surface du toit doit avoir un minimum de 52 po. et un maximum de 61 po. mesurž du sol. L'angle maximum du toit est de 5 degržs sur l'ancien indicateur de DIRT (8 degržs de l'avant ^ l'arri re sans compter le bombage du toit) sans džflexion dans le contour du toit. (Voir dessin 6A).

4.2.5 Le toit doit tre fait seulement de fibre de verre en une seule žpaisseur avec le m me contour ^ l'intžrieur qu' ^ l'extžrieur. Pas de fibre de carbone. La cage protectrice doit tre exposže de tous les angles. Pas de pi ce verticale en mžtal ne doit tre utilisže sur la cage protectrice pour fixer le toit. Le toit doit avoir un minimum de 10 livres.

4.2.6 Toutes nouvelles propositions pour de nouveaux toits doivent tre approuvžes par DIRT par žcrit. Le # R03 Trick est acceptž. (Voir dessin)

4.3 POTEAU DE PORTES AVANT

4.3.1 Les poteaux de portes avant doivent avoir 2 po. de large par 3/8 po. d'žpais, vu du cotž du toit ^ la porte.

4.3.2 Les poteaux doivent tre plats, pas de profil en angle ou de tuyau rond permis. Les poteaux doivent tre droit et fait dōun seul morceau.

4.3.3 Pas de fen tre en polycarbonate (lexan), ou pi ce de mžtal excessive ^ la jonction du poteau et de la porte.

4.3.4 Les poteaux doivent tre construits de mžtal pliž d'un minimum de .050 po. et d'un maximum de .090 po. d'žpaisseur .

4.3.5 Les poteaux solides sont interdits. Les poteaux doivent tre solidement fixžs ^ la structure de mžtal du toit.

4.4 VITRES ET PANNEAUX DE COTfS ARRIÉRES

4.4.1. Toutes les fen tres arri res doivent tre conformes aux styles OEM courant. Le nom du style de la carrosserie doit correspondre aux styles de panneau de fen tre arri re et tre clairement lettrž sur le devant centre du toit.

4.4.2 Le profil du haut des fen tres ne doit pas džpasser une ligne tirže de l'arri re du toit a un point 2 po. sous le haut du džflecteur d'air arri re ou 3 po. plus haut ^ l'arri re du panneau de cotž. Il doit avoir un džpression d'un minimum 2 po 1/2 dans le profil, dans le but de ne pas avoir un style fast back.

4.4.3 La longueur maximum de la base est 61 po. Les pi ces doivent tre identiques ^ gauche et ^ droite. Voir les exemples dans le dessin 5A

4.4.4 Tous les styles de fen tre doivent avoir un minimum de 160 po. carržs (dimension suggžrže) 10 po. de haut et 16 po. de long), clair, lisse, et fabriquže de polycarbonate (lexan) sans plis ou bris.

4.4.5 Pas de lettrage ou d'auto-collant permis sur les fen tres.

4.4.6 La vue arri re des fen tres de cotž doit tre en ligne droite du toit aux panneaux de cotž de la carrosserie, avec une džflexion maximum de 2 po. dans le centre du panneau.

DESSIN 2A VU COTf MODIFI f
DESSIN 4A VU MODIFI f ARRIÉRE
DESSIN 5A VITRES ARRIÉRES

4.5 LARGEUR DE CARROSSERIE ET GARDE AU SOL

4.5.1 La largeur de la carrosserie mesurée ^ tout point sur la largeur doit avoir un minimum de 64 po. et un maximum de 68 po.

4.5.2 Le garde au sol minimum du châssis et la carrosserie est de 2 po.1/2.

4.5.3 Pas d'auto ^ effet de sol, soit mécanique (ventilateur) ou aérodynamique.

4.5.4 Pas d'extension de caoutchouc, jupe, déflecteur de toute sorte permis sous l'auto.

4.5.5 Un déflecteur de maximum 2 po. est permis devant le radiateur pour faciliter le refroidissement.

4.6 PANNEAUX DE PORTES

4.6.1 Les panneaux de porte minimum 60 po. et maximum 70 po. du centre de l'essieu arri re vers le devant.

4.6.2 Les panneaux doivent tre verticaux, fixe et plat ^ l'intérieur de ces mesures. Les panneaux doivent tre de forme et de dimensions identique des deux côtés.

4.6.3 Les extensions des portes avant sont permises jusqu' ^ 20 po. derri re le centre de l'essieu avant. Les panneaux doivent tre verticaux, fixe et plat ^ l'intérieur de ces mesures. Les panneaux doivent tre de forme et de dimensions identique des deux côtés.

4.6.4 La hauteur des panneaux des portes doit avoir un minimum de 30 po. et un maximum de 38 po. mesurée du sol ^ 60 po. devant le centre de l'essieu arri re.

4.6.5 La garde au sol des portes doit avoir un minimum de 6 po. et un maximum de 12 po. du sol.

4.6.6 Toutes les portes et ailes arri res ont droit a un maximum de 1 po.1/2 de rebord plié vers l'intérieur seulement haut et bas.

4.6.7 Dans le haut des panneaux de portes et d'ailes arri res, un pli vers l'extérieur, ^ un angle de 45 degrés, sortant un minimum de 1/2 po. et un maximum de 1 po. de longueur avant qui retourne vers l'intérieur est permis pour le renforcement de ces panneaux.

4.7 AILES ARRIÉRES

4.7.1 Les ailes arri res doivent tre identiques ^ gauche et ^ droite. Les panneaux doivent tre verticaux, fixe et plat ^ l'intérieur de ces mesures.

4.7.2 Les ailes doivent avoir un minimum de 40 po. et un maximum de 47 po. du sol ^ l'arri re, et tre en ligne droite avec le haut des portes (voir dessin 2A).

4.7.3 Vous pouvez utiliser une aile bombée avec un maximum de 2 po. en respectant la largeur maximum de 68 po..

4.7.4 Les ailes arri res ont droit d'avoir un maximum de 48 po. de long sur le haut et un maximum de 44 po. le long sur le bas mesurž du centre de l'essieu arri re .

4.7.5 Le garde au sol des ailes arri res a un minimum de 8 po. et un maximum de 16 po.

4.8 DfFLECTEUR ARRIÉRE

4.8.1 Le džflecteur arri re doit tre construit de polycarbonate (lexan) incolore avec un hauteur maximum de 5 po. mesurž du panneau de valise. Le džflecteur doit tre libre de tout lettrage ou džcalque.

4.8.2 Le džflecteur doit tre non ajustable (pas de peinture ou "slides")

4.8.3 Pas de support mžtallique (GurneyTabs) permis. Le polycarbonate (lexan) peut tre pliž pour la rigiditž.

4.8.4 En tout temps la hauteur maximum du džflecteur arri re est de 50 po. du sol.

4.8.5 Un maximum de 4 supports verticaux sont permis pour fixer le džflecteur ^ la valise. Ces supports ont droit d'avoir un maximum de 2 po. vertical par 10 po. de long.

4.9 VALISE

4.9.1 Le panneau de valise doit avoir un minimum de 40 po. et un maximum de 47 po. du sol.

4.9.2 Le panneau de valise doit s'žtendre entre l'aile arri re gauche et l'aile arri re droite et doit avoir une couverture minimum de 9 po. et maximum de 14 po. derri re le ržservoir de carburant.

4.9.3 Le couvert de valise gauche et droit doit tre symžtrique en dimension et forme, et ne doivent pas avoir de džformation ou d'extension pour couvrir le boyau de remplissage de carburant, ou autres pi ces reližes au ržservoir de carburant ^ l'intžrieur des limites de la couverture de 9 po. ^ 14 po. Le panneau centre arri re doit couvrir en entier le ržservoir de carburant, les boyaux de remplissage et du syst me de ventilation du ržservoir ^ carburant

4.9.4 Le ržservoir de carburant doit tre enfermž du bas des panneaux de valise au bas du ržservoir de carburant.

4.9.5 Le ržservoir de carburant doit avoir les deux cotžs compl tement couverts par des panneaux en acier ou aluminium en surplus du contenant existant. A l'intžrieure de ces dimensions il ne doit pas avoir d'ouverture.

4.9.6 Pas d'ouverture du haut du réservoir de carburant aux côtés inférieurs des panneaux de valise sont permises.

4.9.7 Tout embout de tuyau de ventilation du réservoir de carburant, un embout pour adapter une canette de réduction de carburant doit être fixé à l'aile gauche seulement.

4.9.8 Aucun membre d'équipe doit être en arrière du véhicule durant les procédures de remplissage du réservoir de carburant.

4.10 CAPOT, NEZ, ET DÉFLECTEUR AVANT

4.10.1 Le capot, nez et déflecteur avant ne doivent pas être plus large que 36 po. ou plus étroit que 24 po.

4.10.2 Le devant du nez doit se terminer au devant des tours d'amortisseurs avant.

4.10.3 Des couvercles ou déflecteurs des amortisseurs ne doivent pas faire partie ou être fixé au nez ou déflecteur avant s'il dépasse le 36 po. permis.

4.10.4 Les couvercles d'amortisseurs en tissu sont tolérés s'ils sont conçus pour la prévention de la poussière, et ne sont pas utilisés pour fin davantage aérodynamique.

4.10.4 Le déflecteur avant ne doit pas dépasser plus de 20 po. devant le centre de l'essieu avant.

4.10.6 Le déflecteur avant ne doit pas être ajustable (pas de peinture ou glisseur).

4.10.7 Le capot est considéré partant du devant du radiateur au devant de la cage protectrice.

4.10.8 Le nez doit commencer d'un point pas plus de 20 po. devant le centre de l'essieu avant, et terminer au début du capot.

4.10.9 Une extension verticale (vers le haut ou le bas ou des deux côtés) de 2 po. maximum, suivant le contour de la carrosserie va être tolérée sur le nez et le capot.

4.10.10 Le déflecteur, nez, et capot ne doivent pas dépasser leur position respective sur le châssis "overlap"

4.10.11 Aucune partie du capot doit avoir un angle de plus de 10 degrés horizontal, et pas d'ouverture ou d'extrusion va être tolérée entre le nez et le capot.

4.10.12 Le capot doit couvrir le radiateur, et avoir des côtés complets.

4.11 ENTRÉE D'AIR DU CAPOT

4.11.1 Le capot peut être complètement fermé.

4.11.2 Deux options d'entrée d'air fixée sur le dessus du capot, ceci dans le but de renfermer le carburateur ou option "Ram Air" sont permises en autant qu'elles rencontrent les spécifications suivantes.

4.11.3 Les deux styles d'entrée d'air peuvent être en fibre de verre.

4.11.4 Entrée d'air style "Ram Air" Longueur maximum 30 po. mesur  de la plaque du moteur arri re jusqu'au devant de l'entrée d'air, largeur maximum de 18 po. L'entrée d'air sur le devant du capteur peut avoir un maximum de 6 po. au début du capteur seulement. La hauteur du capot doit maintenir un d gagement minimum de 8 po. vertical pour la vision du pilote. Cette mesure sera prise d'une ligne horizontale du point le plus haut du capot au point le plus bas du toit et / ou cage protectrice. Le capteur d'air doit être fixé au capot et doit compl tement couvrir le carburateur et le filtre ^ air.

4.11.5 Capteur d'air conventionnel. Un maximum de 25 po. est permis ^ partir du centre du carburateur vers le devant. La largeur permise est de 22 po. La hauteur du capot doit maintenir un d gagement minimum de 8 po. vertical pour la vision du pilote. Cette mesure sera prise d'une ligne horizontale du point le plus haut du capot au point le plus bas du toit et / ou cage protectrice.

4.12 TÔLE INT RIEURE

4.12.1 Tous les supports de carrosserie horizontales autres que les supports ^ l'int rieur du châssis, ^ l'arri re ou ^ l'avant doivent avoir un maximum de 1 po. de large en tubulaire ou barre plate seulement.

4.12.2 Aucun aileron ou d flecteur d'air sont permis soit ^ l'int rieur ou ^ l'ext rieur.

4.12.3 Pas de panneau double qui peut créer l'effet d'une aile.

4.12.4 Un plis de renforcement permis sur les pi ces de polycarbonate "Lexan" maximum de 1 po., toutes les dimensions spécifiées doivent être respectées.

4.12.5

4.12.6 Les tôles intérieures doivent compl tement recouvrir la superficie de porte ^ porte, aile arri re ^ aile arri re. Aucun trous ou ouverture permis ^ cette endroit.

4.12.7 Aucun d flecteur d'air vertical permis sur les cotés ou l'arri re de la cage protectrice.

Les tôles intérieures doivent être plates (deux(2)dimensionnelles) ^ l'int rieur du v hicule"

4.12.8 Aucun recouvrement sur les portions supérieures de la cage protectrice. Les tôles d'une pi ce et qui font partie d'un panneau de carrosserie qui recouvre une pi ce de la cage protectrice qui ont pour but de prot ger le pilote et pour la finition esthétique d'un panneau doivent épouser cette dite pi ce de la cage.

4.12.9 Aucun " Louvers" ou trou accept  sur l'int rieur ou l'ext rieur de la carrosserie, ^ l'exception des " Louvers" con us pour permettre le refroidissement du radiateur, moteur et / ou refroidisseur d'huile.

4.12.10 Les panneaux du plancher ne doivent pas être plus large que le châssis sur toute sa longueur et ne peuvent avoir de lèvre ou d'affleurement dirigé vers le bas.

4.13 NUMÉROS

4.13.1 L'handicapeur de la piste ou de la série se réserve le droit de faire changer ou de faire modifier le numéro de l'auto pour prévenir la duplication et maintenir de bons règlements.

4.13.2 Les voitures d'une même équipe doivent être clairement distinctes l'une de l'autre et doivent utiliser un numéro ou lettre différente.

4.13.3 Les numéros peuvent être composés d'un maximum de trois caractères. Dans le cas où trois (3) caractères sont utilisés, deux d'entre eux doivent être des chiffres primaires et devront se suivre. Les numéros sont requis sur le toit, nez, panneau arrière et les deux portes.

4.13.4 Tous les numéros et / ou lettres sur les portes et sur le toit doivent avoir un minimum de 18 po. de hauteur. Sur le nez et le panneau arrière avoir un minimum de 8 po. Tous les caractères doivent avoir les mêmes dimensions et être clairement identifiables. Les barres et pare-chocs ne doivent pas nuire à la visibilité des caractères.

5 SPÉCIFICATION DU CHÂSSIS

5.1 CHÂSSIS

5.1.1 Seulement des tubes rectangulaires de 2 po. x 4 po. sont permis

entre les deux (2) essieux. La surface de quatre (4) po. doit être verticale. Le châssis doit être en acier seulement. Les tubes de 2 po. x 4 po. doivent avoir une épaisseur de mur de .120 po. À la discrétion des officiels il peut être requis de percer un trou de 3/16 po. dans les tubes du châssis afin d'en vérifier l'épaisseur. Aucun autre trou ne sera permis. Toutes les barres de raccordement des tubes rectangulaires doivent être de 1 1/2 po. de diamètre et de .095 po. de mur ou 1 3/4 po. par .095 po. de mur.

5.1.2 Pour le châssis la largeur est la suivante: avant (tours d'amortisseur) 24 po. minimum et 35 po. maximum. Arrière 26 po. minimum et 35 po. maximum. La largeur minimum du châssis à l'anneau de la cage arrière est de 26 po. Toutes les mesures seront prises de l'extérieur des tubes rectangulaires du châssis, ces mesures vont être prises en bas et en haut de ces tubes jusqu'aux extrémités. Toutes les rallonges ou sous-châssis (sub frame) sont considérées comme partie du châssis.

5.1.3 La longueur minimum des tubes du châssis 2 po. x 4 po. doit partir du devant du radiateur et aller jusqu'à 14 po. du centre de l'essieu arrière. Toutes les autres parties doivent avoir les mêmes spécifications que détaillées dans 5.1.1 Les tubes du châssis gauche et droit (en haut et en bas) doivent être d'équidistantes du centre du groupe propulseur sur le plan vertical sur toute la longueur du châssis. Les seules exceptions sont: le tubulaire du châssis inférieur gauche arrière peut être décalé de quatre (4) po. maximum pour faire place à la suspension et les deux (2) parties supérieures du compartiment moteur afin de permettre les grosses têtes. (B.B.)

5.1.4 Aucune fibre de carbone ,titanium ou autre composŽ sur ou dans le ch%ssis ne sera acceptŽ.

5.2 CAGE PROTECTRICE

5.2.1 La cage protectrice doit tre intŽgrale avec le ch%ssis. Tout ch%ssis construit en 2005 doit avoir un numŽro de sŽrie du manufacturer. Un numŽro unique soudŽ sur la partie supŽrieure gauche de la cage protectrice. Le nombre de caract res ne doit pas excŽder 8 et tre de 1/2 po. en hauteur. Voir dessin page 2A.

5.2.2 Le numŽro de sŽrie sera obligatoire pour tous les ch%ssis en 2006. Si votre ch%ssis n'est pas numŽrotŽ DIRT va se faire un plaisir de vous fournir une plaque numŽrotŽe pour tre soudŽe.

5.2.3 La cage devra tre fabriquŽe en tuyau d'acier rond. Les barres verticales qui prot gent le pilote doivent tre rŽunies dans le haut pour former une cage. Deux (2) tuyaux ronds horizontaux sont obligatoires de chaque cotŽ du pilote. Il doit y avoir au minimum une barre diagonale au toit de la cage et une barre horizontale ^ un maximum de vingt (20) po. du haut de la cage. Une bonne triangulation de la cage est requise (discrŽtion des officiels).

5.2.4 L'arceau arri re de la cage protectrice doit mesurer un minimum de 26 po. de l'extŽrieur ^ l'extŽrieur et maintenir cette dimension de bas en haut. Le bas de l'arceau arri re doit tre directement soudŽ au ch%ssis 2 po. x 4 po. Le devant de la cage doit tre construit de la m me fa on, sauf pour la rŽduction de la largeur permise du ch%ssis va dŽterminer la largeur permise.

5.2.5 Seulement 2 dimensions de tube permises pour la cage protectrice: les tubes de 1 3/4 po. demande un minimum de mur de .095 po. et les tubes de 1 1/2 po. qui demande un minimum de mur de .120 po.
voir dessin 3A

5.3 SIÉGE

5.3.1 Le si ge et le volant doivent tre centrŽs dans le ch%ssis.

5.3.2 L'arri re du si ge doit tre ^ un maximum de 16 po. du centre de l'essieu arri re (Voir dessin 2A)

5.3.3 Un si ge construit compl tement d'aluminium de style dossier haut est obligatoire. Pas de fibre de carbone ou fibre de verre.

5.4 RADIATEUR

5.4.1 Seulement un (1) radiateur est permis et doit tre en position verticale, centrŽe et Žquerre au ch%ssis.

5.4.2 Aucun plastique ou fibre de carbone permis.

5.4.3 Aucun radiateur auxiliaire ou rŽservoir de liquide de refroidissement n'est permis dans le compartiment du pilote.

5.5 MOTEUR

5.5.1 Le moteur doit être centré dans le devant du châssis et être fixé dans une position verticale.

5.5.2 Le moteur doit être à un minimum de 56 po. et d'un maximum de 66 po. à partir du centre de l'essieu avant jusqu'à la surface machinée à l'arrière du moteur. (tolérance maximum 1/2 po.)

5.6 TRANSMISSION

5.6.1 Transmission de type nord-américaine conventionnelle à embrayage manuel seulement. (pas de transmission automatique)

5.6.2 Pas de vitesse surmultipliée "Overdrive" pas de vitesse sous-multipliée "Underdrive".

5.6.3 La transmission doit être en prise directe avec le différentiel en course. Pas de passage par des engrenages de réduction.

5.6.4 La transmission doit avoir une position vers l'avant, neutre ou de l'arrière en bonne condition de marche. Dans la position neutre avec le moteur en marche, l'auto doit pouvoir avancer et reculer de façon douce.

5.6.5 La transmission doit être boltée au "Bell housing".

5.6.6 L'auto doit avoir une batterie de 12 Volts (pas plus de 14.4 Volts) et un démarreur en bonne condition.

5.6.7 L'auto doit partir et se déplacer sur son propre pouvoir.

5.7 ARBRE DE COMMANDE "DRIVELINE"

5.7.1 Aucun composant de fibre de carbone sur le châssis, arbre de commande ou la suspension n'est permise.

5.7.2 Seulement 2 joints universels par arbre de commande.

5.7.3 Deux (2) anneaux de sécurité en acier sont obligatoires sur l'arbre de commande. (voir les règlements de sécurité)

5.8 DIFFÉRENTIEL

5.8.1 De compétition seulement

5.8.2 Aucun différentiel de type "Hyphoid" .

5.8.3 Aucun différentiel ou moyeu "Hubs" de type "limited slip".

5.8.4 Aucun différentiel de type "Lockers" ou de 2 vitesses.

5.8.5 Le différentiel doit avoir un "spool" en acier ou en aluminium solide seulement.

5.8.6 Les "rear spindles" doivent être en acier ou aluminium. Si l'aluminium est utilisé le diamètre doit être d'un minimum de 2 7/8 po. extérieur et de 2 1/2 po. maximum intérieur.

5.8.7 Le différentiel à tube ouvert "live rear end" avec essieu en acier ou en aluminium est accepté.

5.8.8 Le centre du différentiel ne peut pas être déplacé de plus de quatre (4) po. du centre du maximum alloué de la largeur de la traction, mesuré de l'intérieur "Side wall" du pneu arrière gauche jusqu'à l'intérieur "side wall" du pneu arrière droit, à la hauteur de l'essieu. (Voir dessin page 3A)

5.9 ESSIEU AVANT

5.9.1 L'essieu avant doit être droit, d'une seule pièce en acier seulement sans ajustement de "camber".

5.9.2 Aucun essieu de type "split" ou "dropped" sont permis.

5.9.3 Tous les supports "brackets" de l'essieu avant doivent être boulonnés ou soudés. (pas de type bird cages ou slides)

5.9.4 Les moyeux avant "front spindle" devront être de types modifiés seulement.

5.9.5 Il est recommandé que les moyeux de support de roulement à billes soient en acier.

5.9.6 Le châssis ne peut être décentré de plus de quatre(4) po. du centre de la largeur du pneu intérieur, mesuré de l'intérieur du pneu avant droit à la hauteur de l'essieu.

5.9.7 Les roues avant doivent être complètement dégagées. Aucune aile avant est permise.

5.10 EMPATTEMENT ET LARGEUR DE TRACTION

5.10.1 Empattement: minimum 106 po. maximum 110 po. Cette mesure sera prise du centre de l'essieu avant au centre de l'essieu arrière coté gauche et droit avec un maximum de 1/2 po. de tolérance.

5.10.2 Largeur de traction: avant maximum 86 po. minimum 74 po. arrière maximum 86 po. minimum 80 po.

5.11 HAUTEUR AU SOL DU CHÂSSIS

5.11.1 Il doit avoir un minimum de 2 1/2 po. de hauteur au sol à partir du châssis et de toutes les choses attachées à celui-ci incluant n'importe quelles pièces de la carrosserie.

5.11.2 Aucun métal lexan ou caoutchouc, déflecteur ou pipe ne sont permis sous l'auto.

5.11.3 Aucune auto à effet de sol permise.

5.12 SUSPENSION

5.12.1 Aucune suspension indépendante à l'avant ou à l'arrière.

5.12.2 Aucune suspension avant de type "A frame ou ^ ball joints" ne peut tre utilisē. "King pin" seulement.

5.12.3 Les quatre (4) roues directionnelles activēs par le volant sont interdites.

5.12.4 Tout syst me de suspension doit tre mēcanique sans aucune forme d'assistance soit ēlectrique, par radio ou computer.

5.12.5 Aucune forme de contr™le de la traction, n'est permise.

5.12.6 La seule forme d'ajustement dans l'auto (cockpit) ^ part l'ajustement du biais des freins, est l'ajustement du "panhard rod". Cet ajustement peut tre fait d'une fa on mēcanique seulement.

5.13 RESSORTS

5.13.1 Toute forme de ressort est permise, barre ^ torsion, lame de ressort et "coil over" etc.

5.13.2 Aucune fibre de carbone ou titanium sont permises pour les ressorts.

5.14 AMORTISSEUR

5.14.1 Seulement un (1) amortisseur par roue.

5.14.2 Les amortisseurs ne peuvent pas tre ajustables de l'extērieur.

5.14.3 Aucun rēservoir externe n'est permis.

5.14.4 Les manufacturiers doivent faire approuver les nouveaux au moins deux semaines avant qu'ils soient autorisēs pour la course.

5.14.5 Tout amortisseur doit tre facilement disponible pour tous les compētiteurs. Tout manquement ^ la disponibilitē pourra rēsulter que ces amortisseurs ne seront pas permis.

5.15 FREINS

5.15.1 Toutes les autos doivent avoir des freins hydrauliques aux quatre (4) roues et en ētat de fonctionner.

5.15.2 Aucun fibre de carbone, titanium, cēramique ou aluminium pour les disques "rotor" et plaquette "pad" ne sont acceptēs.

5.15.3 Sur le diffērentiel de type "live rear end" un frein intērieur et un extērieur sont acceptēs.

5.15.4 Des essais de frein pourront tre fait durant la saison.

5.15.5 L'ajustement "bias" de frein peut tre ^ l'intērieur de l'habitacle.

5.15.6 Un ajustement manuel pour couper le frein sur la roue avant droite est permis.

5.16 PARE-CHOCS AVANT

5.16.1 Doit être fabriqué de tuyau d'acier rond seulement, avec un diamètre de 1 1/4 po. et de .095 po. de mur d'épaisseur pour le pare-chocs et ses supports.

5.16.2 Le pare-chocs doit avoir deux (2) tubes, un en haut et l'autre en bas avec au moins 1 ou 2 barres verticales espacées également. Ces tubes doivent avoir au moins quatre (4) supports ou "sockets" attachés au châssis.

5.16.3 Les quatre (4) tubes qui supportent le pare-chocs au châssis doivent être horizontaux. Ces tubes doivent être séparés d'un minimum de six (6) po. et un maximum de douze (12) po. mesurés de haut au bas et garder cette distance pour un minimum de vingt-quatre (24) po. de largeur et d'un maximum de trente (30) po. Le pare-chocs doit aussi être à dix-huit (18) po. du centre du pare-chocs jusqu'au sol.

5.16.4 Le pare-chocs avant ne doit passer de plus que vingt-quatre (24) po. du devant à aller au centre de l'essieu avant.

5.16.5 Aucun pare-chocs avec une forme en V, la façade du pare-chocs doit être plate et verticale pour toute la largeur du pare-chocs.

5.16.6 Le pare-chocs doit avoir tous les bouts ronds et aucune arêtes coupantes.

5.16.7 Tous les tubes de renforcement du pare-chocs doivent être à l'angle dans le but de ne pas qu'il reste pris avec un pare-chocs d'un compétiteur. (Voir dessin)

5.17 PARE-CHOCS ARRIÈRE

5.17.1 Le pare-chocs arrière doit être fabriqué de tuyau d'acier rond, seulement avec un diamètre de 1 1/2 po. et de .095 po. de mur d'épaisseur pour le pare-chocs et ses supports.

5.17.2 Ce pare-chocs doit être fait de deux (2) tubes, un supérieur et un autre inférieur et doit avoir quatre (4) supports "sockets" et être rattaché au châssis par des tubes horizontaux. Ces tubes doivent avoir un minimum de dix (10) po. de hauteur et un maximum de seize (16) po. mesurés du haut en bas et maintenir cette mesure sur une largeur de minimum soixante-quatre (64) po. et un maximum de quatre-vingt-six (86) po.

5.17.3 Le pare-chocs arrière ou n'importe quelles barres de côté ne peut dépasser l'extérieur des pneus des deux côtés et aussi être à une distance de dix-huit (18) po. du centre du pare-chocs jusqu'au sol.

5.17.4 Le pare-chocs arrière ne peut être reculé de plus de cinquante-deux (52) po. du centre de l'essieu arrière.

5.17.5 Aucun pare-chocs avec forme en V. La façade du pare-chocs doit être plate et verticale pour toute la largeur du pare-chocs.

5.17.6 Le pare-chocs doit avoir tous les bouts ronds et aucune arêtes coupantes.

5.18 RAMPES DE COTf

5.18.1 Les rampes de cotž doivent tre fabriqužes de tuyau d'acier rond seulement, avec un diam tre de 1 1/2 po. et de .095 po. de mur d'žpaisseur.

5.18.2 Tous les renforcements doivent aussi avoir un diam tre de 1 1/2 po. et de .095 po. de mur d'žpaisseur.

5.18.3 Le maximum d'žpaisseur du mur est de .095 po. Aucune barre solide ou de poids ajoutž ^ l'extžrieur.

5,18.4 Les rampes de cotž doivent tre ^ l'extžrieur de la carrosserie mais ne peuvent džpasser l'extžrieur des pneus. La seule exception est la rampe gauche peut excžder d'un maximum de six (6) po. ^ l'extžrieur du pneu gauche.

5.18.5 Le bout des rampes de cotž doivent tre arrondies graduellement ^ 90 degrž et doivent aller vers la carrosserie ^ un minimum de six (6) po. ^ l'intžrieur de la carrosserie, sans aucune ar te coupante.

5.18.6 Les rampes doivent avoir un minimum de cinquante (50) po. de longueur, de bout ^ bout "socket to socket"

5.19 TOUS LES PARE-CHOCs ET RAMPES DE COTf

5,19.1 Tous les attachements doivent avoir des boulons d'un minimum de 5/16 po. avec žcrous "nut" de nylon auto bloquant ou goupille (pin) approuvž par DIRT.

5.19.2 Les trois (3) attachements "sockets" des rampes de cotž doivent avoir une goupille ou un boulon.

5.19.3 Les deux (2) attachements extžrieurs "sokets" doivent avoir un "cuff" ou une "sleeve" soudž au tube de la rampe ^ l'avant et ^ l'arri re de 3/8 po. de largeur par .095 po. dōžpaisseur pour emp cher le džchirement des boulons ou goupilles.

5.20 RfSERVOIR Ě ESSENCE

5.20.1 Un ržservoir de sžcuritž rencontre les normes SFI 28.1/2 ou FT3 avec un maximum de 24.5 gallons (US) est obligatoire. (Utilisž pour l'essence seulement)

5.20.2 Le ržservoir doit tre ^ un minimum de douze (12) po. du sol ^ partir du bas du ržservoir.

5.20.3 Le ržservoir doit tre centrž ^ l'intžrieur du ch%ssis arri re et doit tre rectangulaire ou carrž de tous les cotžs afin d'en mesurer la capacitž. La capacitž doit avoir un maximum de 5660 pouces cubique avec la formule suivante en mesurant l'extžrieur du contenant en pouce. (longueur - 1/2 po. X largeur - 1/2 po. X hauteur - 1/2 po. = rien de plus que 5600 po. cube)

5.20.4 Les panneaux du ržservoir ne peuvent tre bosselžs ou arrondis pour augmenter la capacitž. PAS DE TOLfRANCE.

5.20.5 Le ržservoir ne peut tre altžrž d'aucune fa on afin d'augmenter la capacitž. Aucune ligne ^ gaz trop grosse ou trop longue, pas de filtre ou

refroidissement hors grandeur ou d'augmenter la capacité de l'essence de n'importe quelle façon.

5.20.6 Les autos vérifiées avant une épreuve auront l'opportunité de corriger n'importe quelle infraction sur la capacité. Les autos qui seront trouvées illégales sur la capacité d'essence seront disqualifiées et placées à l'arrière comme dernière position. Toutes les autos légales vont remonter de position pour l'application des points et de la bourse.

5.20.7 Le réservoir d'essence (poche) doit être encastré dans un contenant d'acier d'un minimum de 20 gauge. Un contenant d'aluminium peut être accepté avec un minimum de .060 po.

5.20.8 Le réservoir doit être rempli de "foam" avec un trou minimum pour le remplissage. Ce qui peut être enlevé ne devra être de plus de six (6) po. de large X dix (10) po. de long X sept (7) po. de profond.

5.20.9 La sortie d'essence doit se faire par le haut du réservoir.

5.20.10 La grosseur maximum de la conduite d'essence: # 10

5.20.11 Aucun réservoir auxiliaire n'est permis.

5.20.12 Aucun filtre d'essence avec plus de 1/2 litre (quart) de capacité, n'est permis.

5.20.13 Le réservoir devra avoir sur le tube de ventilation une valve à sens unique (one way valve) afin d'éviter la perte d'essence.

5.20.14 Seulement un "fuel log" pour le carburateur sera permis mais la limite est de un (1) po. de diamètre extérieur.

5.20.15 Pour les courses qui nécessitent un arrêt pour l'essence, l'embouchure "quick fills" devra être placée dans l'aile arrière gauche seulement. Le tube de remplissage doit prendre le chemin le plus court.

5.21 SILENCIEUX ET ÉCHAPPEMENT (EXHAUST)

5.21.1 Dynomax est le silencieux officiel de DIRT MOTORSPORTS.

5.21.2 Chaque auto doit avoir seulement un (1) silencieux non altéré par côté.

5.21.3 La position pour monter le silencieux du devant à l'arrière est optionnelle mais la sortie doit être derrière le pilote.

5.21.4 Chaque silencieux doit avoir une sortie "tail pipe" d'au moins dix (10) po. de long mesuré de l'arrière du silencieux et doit être dirigé vers l'arrière et vers le sol de l'auto seulement et être placé de manière à déplacer le moins de poussière et de faire le moins de bruit et poussière possible.

5.21.5 La sortie du silencieux ne doit pas être dirigée vers l'extérieur de l'auto.

5.21.6 N'importe quel fabricant de tubulure d'échappement "header" mais le matériel est limité à l'acier ou au "stainless" de la série 300.

5.21.7 Aucun tuyau pour relier les deux (2) cotés "cross over".

5.21.8 Les seuls silencieux Dynamax permis sont les suivants:
#17223,17224,(17268),17296,17539. Pour le Quibec le # 17743 sera accepté. Le #
17268 sera défendu, sauf pour les courses de série.

5.22 POIDS ADDITIONNELS

5.22.1 Tout poids ajouté doit être installé à l'intérieur du châssis,
doit être solidement fixé et de façon sécuritaire et doit demeurer stationnaire
durant la course.

5.22.2 Des poids peuvent être ajoutés avant un démarrage ou d'essais
chronométrés.

5.22.3 Aucun poids individuel ne doit dépasser 75 livres.

5.22.4 Chaque poids doit être fixé avec un minimum de deux (2)
boulons
de 1/2 po. de grosseur et de grade #5 ou plus. Ces boulons doivent être
ancrés au châssis de façon sécuritaire.

5.22.5 Aucun boulon soudé au châssis ne sera permis.

5.22.6 Des anneaux "clamps" encerclant le poids sont permis.

5.22.7 Tous les poids doivent être peints en blanc et avoir le numéro
de l'auto inscrit de façon lisible.

5.23 BATTERIE

5.23.1 Seulement une batterie 12 volts de grosseur de type voiture de
passager américaine sera permise.

5.23.2 La batterie peut être installée à l'extérieure du châssis. Se
référer à la section sécurité section 3.7

5.23.3 Le voltage de la batterie ne peut être plus que 14.4 volts

5.24 SYSTÈME DE LUBRIFICATION

5.24.1 Seulement un (1) refroidisseur "radiateur" d'huile. Système
accu-sump non permis.

5.24.2 Le refroidisseur d'huile peut être monté à l'extérieur du châssis.

5.24.3 Le refroidisseur doit être complètement couvert par la carrosserie et
doit être installé de façon sécuritaire. (Voir la position dans les règles de
sécurité.) Les supports du refroidisseur ne doivent pas être conçus pour
apporter plus de poids à gauche: ceci à la discrétion de l'inspecteur de la
piste.

5.25 ROUES

5.25.1 Seulement les roues d'aluminium sont permises. Pas de magnésium, d'acier ou de fibre de carbone. Les valves de type "bleed off" sont permises.

5.25.2 La largeur de la roue est de 14 po. maximum. Cette mesure sera prise de l'intérieur gauche et droite de la roue. Le diamètre de la roue doit être de 15 po. seulement.

5.25.3 Les "bead locks" sont permis. Le "bead lock" doit avoir un trou de onze (11) po. de diamètre au centre. Le "bead lock" peut être placé à l'extérieur seulement, excepté pour la roue arrière gauche qui peut avoir un "bead lock" intérieur.

5.25.4 Aucun chapeau de roue "wheel cover" ou de "hub cap" à l'intérieur des roues n'est permis. Les "hub cap" sont permis à l'extérieur des roues seulement à la condition qu'ils soient d'une pièce et attachés comme étant parti du "bead lock" et avoir un maximum d'épaisseur de .090 po. avec un trou minimum de un (1) po. au centre.

5.25.5 Les morceaux de "foam" ou de plastic "corroplast" fixés de façon approuvée seront permis selon les conditions de la piste. Aucun cap de roue non sécuritaire attaché avec des boulons "Dzus" sont permis. Les "caps de roue" d'aluminium de marque Weld sont permis.

5.26 PNEUS

5.26.1 Chaque piste peut désigner un "compound" spécifique à être utilisé qui sera annoncé à la réunion des pilotes.

5.26.1 La pression minimum des pneus arrière est de: 7 livres à gauche et de 10 livres à droite.

5.26.2 Hoosier est le seul pneu légal pour toutes les pistes DIRT. Le fabricant marquera tous les pneus légaux DIRT avec les "compound" selon la liste suivante.

5.26.3 Les pneus seront marqués "Dirt Soft", "Dirt hard" "ou "Dirt Extra".

avant gauche	11/82-15	"Soft"
avant droit	13/82-15	"Soft"
arrière gauche	13/87-15	"Soft"
arrière gauche	13/89-15	"Soft"
arrière droit	13/92-15	"Hard"

Aux Autodromes Granby et Drummond le pneu arrière droit devra être un "HARD". Pour les autres pneus, il y a le choix entre les "SOFT ou HARD" seulement. (pas de SOFT C3000).

5.26.4 Aucun adoucisseur "softner" de pneu ou liquide de n'importe quelle sorte n'est permis à l'intérieur ou à l'extérieur des pneus.

5.26.5 Le réchauffement des pneus soit par torche, ou couvert ou en dirigeant "l'exhaust" sur les pneus est défendu.

5.26.6 Aucun type de "inner liner" n'est permis.

5.25.7 La lecture des pneus par duromètre pourra être prise pendant la saison.

5.26.8 Il est complètement défendu d'enlever, changer ou modifier le lettrage sur le côté des pneus.

5.27 POIDS MINIMUM

5.27.1 Les autos seront pesées avec le pilote habillé et assis. Le poids minimum permis avant et / ou après une course ou temps chronométré sera mesuré par la balance de la piste. Toutes autos trouvées trop légères avant un événement ou temps chronométré aura la permission de rajouter du poids si le temps le permet. Le nombre d'autos requis à la balance après un événement sera annoncé à la réunion des pilotes. Ces autos qui ne se présentent pas pour être pesées directement après un événement seront considérées comme étant trop légères et seront disqualifiées. Les autos trouvées trop légères à un événement ou temps chronométré seront disqualifiées. Toutes autos disqualifiées pour une infraction de poids seront placées en dernière position avec la bourse et les points de la dernière position. Toutes les autos légères vont remonter de position pour les points et la bourse.

5.27.2 Modifié 358 utilisant :

- 1) Toutes ouvertes "open" OEM approuvées en acier et toutes d'acier DART devront peser 2550 livres minimum
- 2) Toute d'aluminium Spec.Brodix avec : une tubulure d'admission ÇintakeÈ qui doit être fabriquée en Amérique du nord, en aluminium, et peut être meulée (portée). Seul la tubulure d'admission peut être modifiée, les toutes doivent rester telles que fabriquées par Brodix, la seule modification permise est un meulage (planer) de la surface qui appuie sur le bloc moteur à un angle de 1 degré maximum.
devront peser 2400 livres minimum
- 3) Toute d'aluminium Spec.Brodix
 - a) avec avec tubulure d'admission ÇintakeÈ sans modification (aucun mariage etc.) de marque BRODIX # HV1000,
 - b) avec carter Çoil panÈ en acier,
 - c) avec tubulures d'chappement de Marque Schoenfeld en acier avec les quatre (4) tubes primaires rejoignant un (1) connecteur et ayants un diamètre maximum de 1-7/8 po. Le numéro sera annoncé plus tard. Aucun Çetri-yÕsÈÈ ou tubulures en stainless. Les connecteurs ne doivent pas se fusionner. Les Çstep headersÈÈ sont permis.
Devront peser 2350 livres minimum.

5.27.3 Dans une course de série spéciale, tous les 358 coursant avec les Modifiés "Big Block" devront peser un minimum de 2550 livres.

5.27.4 Tous les petits "block" coursant avec les Modifiés "Big Block" doivent avoir un maximum de cylindres comme spécifié et être selon tous les règlements de la classe 358.

5.27.5 Tous les poids sont sujets à révision constamment par DIRT pour garder la classe compétitive.

6.1 MOTEUR

N.B. ATTENTIONÉ: La direction des Autodromes Granby et / ou Drummond se rŽserve le droit d'ouvrir un moteur en pi ces sŃil (sŃils) juge(nt) ^ propos de le faire.

6.1.1 Cette classe est rŽservŽe au moteur V8 provenant d'auto de passager Nord AmŽricaine avec un bloc d'acier et des t tes d'acier. Une option pour des t tes d'aluminium Brodix Spec. est disponible.

6.1.2 Tous les moteurs doivent conserver la combinaison alŽsage et course "Bore & Stroke" d'origine

Moteur		AlŽsage maximum	po. cu.
Chev.350pc	4.00" X 3.480	+ .070	363
Chry.360pc	4.00" X 3.578	+ .020	364
Chry.340pc	4.04" X 3.313	+ .060	350
Ford.351pc	4.00" X 3.500	+ .060	363

6.1.3 Les moteurs ne peuvent dŽpasser le cubique spŽcifiŽ.

6.1.4 Moteur ^ aspiration normale seulement.

6.2 BLOC MOTEUR

6.2.1 Les blocs moteurs OEM et de performance en acier comme Chrysler(R), Chevrolet "Bow-Tie", Ford (SVO) et Dart sont permis.

6.3 CULASSES-OPTION A TÆTES OPEN

6.3.1 L'auto avec le pilote doit avoir un poids minimum de 2550 livres.

6.3.2 Seulement les culasses OEM, "Bow-Tie", Chrysler W2, performance Ford ou Dart, 200,215,230 sont permises. (Pas de Vortex)

6.3.3 Tous les numŽros de pi ces doivent tre approuvŽs par DIRT.

6.3.4 Les numŽros de pi ces et / ou de "casting" ne peuvent pas tre enlevŽs.

6.3.5 Les culasses doivent demeurŽes OEM pour le centre des "ports" l'emplacement des bougies et tous les angles OEM, peuvent tre "ported" mais aucun matŽriel ne peut tre ajoutŽ.

6.3A CULASSE-OPTION B (SPEC.BRODIX)

6.3a.1 L'auto avec le pilote doit avoir un poids minimum de 2350 Livres avec lŃadmission Brodix HV100, le carter dŃacier et les tubulures spec. (voir poids).et de 2400 livres sans le carter, lŃadmission et les tubulures spŽcifiques.(voir poids)

6.3a.2 L'auto avec le pilote doit avoir un poids minimum de 2350 Livres avec lŃadmission Brodix HV100, le carter dŃacier et les tubulures spec. (voir poids).et de 2400 livres sans le carter, lŃadmission et les tubulures spŽcifiques.(voir poids)

- 6.3a.2 Les culasses Brodix Spec. seront fournies avec le CNC du "bowl blend", le CNC de la chambre ^ combustion et le mariage "match" du couloir "port" de l'admission.
- 6.3a.3 Aucun meulage ou mariage " grinding or blending".
- 6.3a.4 Aucun meulage ou polissage de n'importe quelle sorte n'est permis n'importe o sur la culasse "casting".
- 6.3a.5 Aucune utilisation de n'importe quelle substance pouvant changer ou altžrer la forme et / ou les grandeurs des couloirs "port" ou de la chambre ^ combustion.
- 6.3a.6 Le maximum de grandeur pour la valve d'admission est de 2.080 po. et de 1.600 po. pour la valve d'žvacuation "exhaust" seront permis pour les culasses Spec..
- 6.3a.7 Pas de valve titanium.
- 6.3a.8 Les "retainers" de titanium seront permis.
- 6.3a.9 Les si ges et les guides de valve doivent demeurer comme manufacturžs et dans leur position originale.
- 6.3a.10 L'angle des valves doit demeurer comme manufacturž. La position originale du centre des si ges doit demeurer comme manufacturže et ne peut tre altžrže. N'importe quel angle pour le si ge des valves est permis sur le si ge d'acier en autant que l'aluminium n'est pas altžrž.
- 6.3a.11 Aucune modification des guides de valve n'est permise.
- 6.3a.12 Les culasses peuvent tre resurfacžes ^ l'angle Maximum 1 degrž. Tout en conservant le taux de compression maximum.
- 6.3a.13 Le taux de compression maximum est de 10.5:1. Mesurž avec l'outil ĆWhistlerĚ de la piste.
- 6.3a.14 Le minimum de la tige de valve est de 11/32 po.
- 6.3a.15 Les numžros de sžrie des culasses doivent demeurer sur les t tes et ne peuvent tre effacžs ou altžržs d'aucune fa on.
- 6.3a.16 Aucune modification soit par soudure ou avec de l'žpoxy n'est permise sur le moulage d'origine de la culasse.
- 6.3a.17 Brodix peut ržparer une culasse avec l'autorisation de la piste.
- 6.3a.18 Toutes pi ces illžgales seront confisqužes et des sanctions et suspensions seront appliqužes.
- 6.3a.19 La pžnalitž pour des modifications a / aux culasses peut aller jusqu'^ 1 an de suspension, la perte des points et de l'argent.
- 6.3a.20 Les outils fournis par DIRT et/ou Brodix pourront tre utilisžs par les officielles pour vžrification.

6.3a.21 Aucun boyaux ^ huile ÇÊoil linesÊÊ ou supports ÇÊbracketsÊÊ ne peuvent tre monter ^ lÕavant des t tes du moteur ceci afin de vřrifier et mesurer les trous dÕinspections sur la t te.

6.4 VILLEBREQUIN

6.4.1 N'importe quel vilebrequin de fonte ou d'acier est permis en autant qu'il ait la course d'origine pour le bloc moteur utilisř. G.M. 3.480 po. + ou 0.020 po.

6.5 BIELLES

6.5.1 De production OEM ou en acier solide d'apr s marchř sont acceptřes.

6.5.2 Aucun titanium ou aluminium. Maximum de longueur six (6) po.

6.5.3 Les moteurs avec bielles plus longue que six (6) po. devront rencontrer les spřcifications OEM.

6.6 PISTONS

6.6.1 Pistons plats "flat" en aluminium avec 3 segments "ring" seulement.

6.7 AMORTISSEUR DE VIBRATION ("DAMPER" OU "DAMPENER")

6.7.1 Doit tre d'origine OEM ou d'apr s marchř en acier ou en fonte seulement.

6.7.2 Aucun "fluid" ou "friction damper" permis.

6.7.3 Doit tre de construction d'une seule pi ce.

6.7.4 Aucun boulon ou "snap-ring" pour l'assembler.

6.7.5 Anneaux de sřcuritř acceptřs.

6.7.6 Bande de caoutchouc est permise.

6.8 ARBRE Ę CAME "CAMSHAFT"

6.8.1 De dessin ou de manufacturier optionnel mais l'arbre ^ came doit tre dans le bloc dans sa location standard.

6.8.2 Aucun engrenage ou courroie "no gear or belt drive" n'est permis.

6.8.3 Aucun arbre en t te "over head" n'est permis.

6.8.4 Les "rollers" et/ou "shaft rockers" sont permis.

6.8.5 Les "stud girdles" sont permis.

6.8.6 Les poussoirs "lifters" doivent demeurer de diam tre standard OEM. Les trous des poussoirs doivent demeurer en position et en angle d'origine OEM mais ils peuvent recevoir des "bushings" en cas d'usure.

6.8.7 Aucun "lash cap" n'est permis.

6.9 ADMISSION" INTAKE"

6.9.1 De production Américaine quatre (4) barils en aluminium "single plane" seulement.

6.9.2 Les numéros de pièces ou de fabrication "casting" doivent demeurer visible et ne peuvent pas être altérés ou autre.

6.9.3 L'admission peut être modifiée pour ajustement mais aucun matériel peut y être ajouté.

6.10 CARBURATION

6.10.1 Seulement un 650 CFM Holley accepté. Les seules numéros acceptés sont 4777 et 80777.

6.10.2 Les dimensions du venturi et "throttle bore" doivent demeurer standard: venturi primaire 1 1/4 po. Aucun venturi ovale.

6.10.3 Le carburateur doit demeurer "stock" dans son entier.

6.10.4 La hauteur du "booster" doit demeurer de série. (Pas de coupage ou polissage)

6.10.5 Aucune modification visible sans démonter le carburateur.

6.10.6 La mesure avec le gauge "GO/NO-GO" est valide que le carburateur soit chaud ou froid.

6.10.7 La hauteur maximum mesurée du bas de la base du carburateur à la surface machinée du bloc moteur devra être de sept (7) po. à l'avant comme à l'arrière.

6.10.8 Toute modification de carburateur est illégale sauf les modifications suivantes:

- Percer des trous dans le "throttle plate" pour un bon "idle".
- Percer, taper "plugging" des "vacuums ports" non utilisés.
- Souder le "throttle shaft" à la tige d'accélération.
- Percer pour "idle" ou la correction des jets "High speed air".

¥ Meuler le corps de carburateur sur la surface de "metering block" maximum .015 po. de chaque côté.

- Enlever la plaque et l'axe de l'ajusteur "choke".
- Changer les jets au besoin.

6.11 IGNITION

6.11.1 La seule boîte MSD non altérée permise pour les types "open" ou BRODIX SPFC. et approuvée par DIRT est le numéro de pièce: 64317-MSD/DIRT 6ALN et ajustée à 7600 RPM.

6.11.2 Seulement une (1) boîte MSD 7600 par auto et elle doit être facile d'accès.

6.11.2 Aucune forme de contrôle de la traction n'est permis

6.11.3 La boîte d'ignition doit demeurer comme manufacturier sans aucune altération soit intérieure ou extérieure. La boîte doit être sous le capot et s'ôner facilement pour inspection, aucun montage de la boîte dans le cockpit, la boîte doit être hors d'atteinte du conducteur. Les boîtes d'ignition peuvent être confisquées ou changées par les officiels ^ n'importe quel temps.

6.11.5 Le filage de la boîte doit demeurer comme dessiné par le manufacturier sans aucune altération. Le filage pour la boîte d'ignition ne doit pas être avec enveloppés avec d'autres fils. Tous les fils doivent être clairement visible.

6.11.6 L'ordre du feu doit demeurer comme l'original. Ex: Chevy 18436572.

6.12 SYSTÈME DE LUBRIFICATION.

6.12.1 Aucun système de "dry sump" n'est permis.

6.12.2 Aucun "dry sump" l'huile doit être dans le carter "oil pan" qui doit être en acier ou en aluminium. Il doit y avoir un trou d'inspection de 3/4 po. sur le côté gauche de carter pour la vérification des bielles.

6.12.3 Aucune pompe externe n'est permise.

6.12.4 Aucune pompe "Accu-sump" n'est permise.

6.12.5 Un refroidisseur d'huile est accepté "oil cooler".

6.12.6 Aucune forme de ventilation (évacuation) du carter est permise.

6.13 ESSENCE

6.13.1 La seule essence de course permise pour les modifiés 358 avec ttes d'acier "open" est le Sunoco Supreme 110 ou 112. De l'essence commercial provenant de la pompe "pump gas" peut être utilisé soit pour les autos avec ttes Brodix Spec. ou les autos avec ttes d'acier "open".

6.13.2 Pas de Nitro ou n'importe quel autre additif n'est permis.

6.13.3 Des vérifications d'essence sont sujettes ^ être prise ^ chaque piste.

6.13.4 Une preuve d'achat que l'essence de course ^ être achetée ^ la piste peut être demandée par les officiels de DIRT.

6.13.5 La pompe ^ essence doit demeurer et fonctionner comme un équipement d'origine.

6.13.6 Aucune pompe électrique.

7 GÉNÉRAL

7.1.1 Aucun radio émetteur "Two way" n'est permis.

à ° € P -ð!À\$ ' `*0 h Ð J p
@

à ° € P -ð!À\$ ' `*0 ú« 5 p
@

à ° € P -ð!À\$ ``*01111111111111111111111111111111!À\$ ``*0 ú« 5 p
@

à ° € P -ð!À\$ ' `*0 g p
@

à ° € P -ð!À\$ ' `*0 ú« 5 p
@

à ° € P -ð!À\$ ' `*0ùC 2U ÷c 5U
@

à ° € P -đ!À\$ ``*0¹°üÿİÍ ``*0Titre 1 Police par dŽfaut
Note de fin
Page Number Retrait corps de texteÿ « ŷâÿä + 6 G { P