

RÈGLEMENTS PROCAM CUMMINS 2010

CARROSSERIE: Carrosserie de camion de fabrication nord-américaine en fibre de verre de marque Speedway One vendue par la Série ProCam et ses distributeurs autorisés seulement : CHEVROLET SILVERADO 1500, FORD F-150, DODGE RAM 1500 et TOYOTA TOWNRA avec cabine régulière. L'installation doit être à 57 pouces du sol au centre du toit, aucune modification de géométrie de la carrosserie et aucun trous ou modifications pour changer l'aérodynamisme.

SPOILER: Spoiler arrière en aluminium de 1/8 d'épaisseur, 5 pouces de hauteur, mesurés à angle. Le spoiler ne doit pas excéder la largeur de la carrosserie. Supports permis à l'arrière du spoiler, aucune courbe. Angle permis entre 58-62 ° Le spoiler est obligatoire.

CHASSIS: « Unit » avant de Chevrolet et tubulaire acceptés, mais les points d'attache des tables du bas doivent respecter les positions du unit de camaro stock ou du unit Howe # 358-8-01 (en 2"x4" seulement, droit acquis pour les ProCam construits avant 2007, si le unit venait qu'à être changé, il devra être remplacé par un unit en 2"x4"). Position du moteur par marque : Distance entre l'arrière du moteur et le joint (gasket) du différentiel : GM 86", Ford 85", Dodge 84". Renforts en 2 "x2" permis à partir des rails de frame arrière aux rails centraux, sous le housing, selon les specs fournies par la Série. Distance minimum de l'arrière de la cage au centre du housing : 32".

GARDE AU SOL : Minimum de 4 du sol au-dessous des tubes de châssis, AUCUNE TOLÉRANCE. Les pesées ne doivent pas excéder le dessous du châssis.

TRADEWIDTH MAXIMUM: 67" centre, à la hauteur du moyeu, tolérance 1/2". Écart maximum entre l'avant et l'arrière : 5/8". Housing centré en tout temps.

EMPATTEMENT: Dans tous les cas et toutes les marques 107" à 108.5", mesuré au centre de la roue.

CAGE PROTECTRICE: Cage autorisée par l'association seulement. Distance minimum de l'arrière de la cage au centre du housing : 32".

PARE-BRISE ET VITRES: Un pare-brise en poly carbonate (PC) d'une épaisseur minimum de 1/8" et une vitre arrière en pc sont obligatoires. Les vitres de côté sont interdites. Au moins 2 renforts 1" sont obligatoires au centre du pare-brise avant.

PRISES D'AIR: Il est permis de percer des trous dans le pare-choc avant pour la prise d'air du radiateur et pour refroidisseurs de freins avant. Ventilateurs électriques de freins permis. Il est permis d'installer une prise d'air de type nascar dans l'ouverture de la porte de droite (vitre) pour amener de l'air au pilote ou aux freins arrière. La prise d'air peut avoir un connecteur double. Dans ce cas, les murs pare-feu devront rester parfaitement étanches.

SUSPENSION

VIS D'AJUSTEMENT (JACK SCREW): Acceptés en avant et en arrière.

SUSPENSION ARRIÈRE: Grand bras d'attache et Panhard bar permis ainsi que système à trois points. Max a l'avant de 16 pouce écartement intérieur pour les grands bras. Aucun shock absorber sur le troisième point ou autres bras. L'installation des vis et des ressorts doit être linéaire, soit avant, au centre ou en arrière du différentiel, mais les deux doivent être au même endroit.

TABLE DU BAS: Tables de Chevrolet, Camaro ou de Ford Crown Victoria (recommandé), identiques et de la même longueur des deux côtés. Il est interdit de modifier l'emplacement des points d'attache des tables du bas sur le châssis. Les tables doivent être stock, aucune modification permise. Ball joint Dodge permis.

TABLE DU HAUT: Les points D'ATTACHE DES TABLES DU HAUT DOIVENT ÊTRE SOUDÉS AU CHASSIS. Bracket slider permise. Seules les tables du haut en acier tubulaire avec ball joint GM ou DODGE permises. Shaft de table en aluminium accepté. Différence maximum permise entre la longueur des tables : 1 pouce. PAS DE BRAS DE TABLE AJUSTABLE.

RESSORTS AVANT: Les ressorts de compétition de 5' minimum de diamètre sont permis, installés à leur place originale. Longueur minimum 9".

RESSORT ARRIÈRE: Les ressorts de compétition de 5' minimum de diamètre sont acceptés. Longueur minimum 11".

AMORTISSEURS: Amortisseurs de compétition acceptés. 100.00\$ DÉTAIL MAX. Les points d'attache des amortisseurs peuvent être soudés ou braquettes racing sur tube. Il est permis de les mettre au centre de la table.

BARRE STABILISATRICE: Barre O.E.M et racing (max 1.250") à l'avant. Ajustement permis sur la barre. Amjoint permis. Il est permis d'installer la barre sous les tables avant. Dans ce cas, une glissière d'usure peut être soudée sous la table ou sur la barre. En aucun temps la barre ne peut être coupée pour augmenter la rigidité.

DIRECTION: Conduite de Chevrolet camaro, spindle Chevrolet full size. "Spindle" Racing Leftender 054-73-12 et 054-72-11 acceptés, aucun drop, drag link bar racing en acier acceptée. Toutes les pièces de direction doivent être d'origine sans aucune modification. Hub cascar Bicknel BRP861C permis. Aucun spindle modifié, aucun chauffage ou pliage, pas de drop spindle. Pas de ball joint ajustable. La sleeve qui réunit les tie rod peut être une barre pleine en acier ou en aluminium. Volant détachable avec quick release obligatoire. Pad de protection obligatoire. Colonne de direction en tube d'acier avec un diamètre de 3/4" obligatoire et un minimum de 3 joints universels sur la colonne, plus le joint du steering box.

POMPE-SERVO-DIRECTION: D'origine ou racing installée à sa place d'origine sur le moteur seulement.

FREINS: Installation d'origine et fonctionnelle aux 4 roues. Galipers stock camaro, caprice ou Howe #33658 à l'avant, type métrique Chevrolet chevelle à l'arrière seulement. Disques stock à l'avant ou disques rapportés non ventilés, modèle économique, maximum 1 ¼" d'épaisseur. Freins à disque en arrière permis, stock ou de type full floating, série économique. PAS de disque racing ventilés, ou de drillage de disque. Master cylindre, pédales de course, ajustement et valve proportionnelle permis.

PNEUS ET ROUES

ROUES: Seules les roues de course en acier de .125 d'épaisseur de 15" de diamètre par 8" de largeur sont permises. Roues offset de 1" maximum acceptées. Cependant le treadwith de 67" doit être respecté en tout temps. Aucune light weight, poids minimum 23 livres (tolérance moins 1 livre). Shim de roue acceptés si utilisés avec stud de roue 5/8", épaisseur maximum 1 ". Shim simple seulement si plus de ½ ".

PNEUS: Seuls les pneus vendus et marqués par l'association sont acceptés. Good Year G24-A300, 2462 intérieur, 2663 extérieur. Aucun traitement de pneu sous peine de sanctions sévères.

SECTION MOTEUR

MOTEUR: Tous les moteurs n'excédant pas 340 HP seront acceptés. Le moteur devra répondre aux spécifications énumérées ci-dessous. Crate 602 permis.

BOL À AIR : Le Bol à air devra être complètement sous le capot. Il est cependant permis d'ouvrir l'arrière du capot pour laisser passer l'air, maximum 18 po de large par 5 po de long à partir du pare-brise. Le filtre à l'air ne devra pas dépasser 5 po de haut. Bol à fond plat seulement.

CARBURATEUR: « HOLLEY » 4412, 2 barils seulement. Aucune modification, sauf le retrait du choke, changement des main jets et power valve de remplacement. Flotte coupée interdite.

INTAKE: Performer en aluminium seulement. Adapteur 1" spec ProCam seulement, gasket 1/16 » maximum. Numéros d'intakes : GM Performer 2101, DODGE Performer 2176, FORD 351 Performer 2181.

TIMMING CHAIN-DISTRIBUTEUR-ALLUMAGE: Timing chain d'origine du moteur utilisé ou double permis. « True roller » permise. Perçage de poulie permis pour le « dial » du cam. Distributeur et allumage d'origine.

CAM: .

Groove permise sur les portées des cams de DODGE 360 pour permettre la montée d'huile en haut du moteur.

LIFTERS / ROCKERS: Lifters hydrauliques d'origine ou remplacement similaire, solid lifters ou anti pump up. PAS DE ROLLER lifters. Ratio rocker maximum 1.5. Roller rocker permis.

TÊTES: GASKET MIN .040

Têtes World 042660-1 pour Chevrolet. Les moteurs Dodge devront être munis de tête d'origine. Aucune tête X ou haute performance, magnum, H.O, Vortec, ect.

GM : 335-336-441-442-624-824-882-920-991-993
(VALVE 1.94/ 1.50)

DODGE : 3169974-3671587-3751357-3769974-4027596-3418915* (3418915 pour le STS 360)

(VALVE 1.880/1.60)

FORD : Tête World, numéro à venir.

(VALVE 1.842/ 1.541)

* G.M : 350 = 70

* DODGE : 360 = 68

* FORD : 351 = à venir

* Aucune modification tel que polissage, agrandissement, alignement de passages (match port) ne sera permis. * Valves et sièges 3 angles permis. Valves de steinless permis. Pas de high flow. SPEC :

BLOC: D'origine, V-8 en fonte d'acier seulement

GM : max. : 350 + .40,

DODGE : max : 360 + 040

FORD : max : 351 + 040

Aucun bloc haute performance bowtie, dart, h.o., vortec, magnum etc.

PISTONS; Pistons de type full floating acceptés.

BIELLES: Stock d'origine ou eagle acceptée (et recommandé), modification pour les rendre full floating acceptée.

GM 5.700 Eagle i beam

CHRYSLER 6.123 Eagle i beam

FORD SIR5956FP Eagle i beam

VILEBREQUIN: Stock d'origine. Aucune modification, aiguisage, allégement et polissage de balancier permis. Crank 1182 en acier permis, tous les autres doivent être en

fonte. Aucun crank "jobber", sauf eagle 103503480 pour GM. Aucun strocker ou distrocker.

Stroke permise

DODGE: 3,580" G.M.: 3,480" FORD: 3,500"

DAMPER

« Damper » d'origine du moteur ou équivalent de 6 po et plus acceptés. Minimum 11 po du sol au centre. Pas de fluid damper, ati, tci etc.

BALANCEMENT: Permis. Cependant les pièces devront rester originales en design. Pas de machinage de piston, coupage de balancier de vilebrequin, cross-drillage ect. Balançage avec plugs accepté. La bielle (connecting rod) et le piston les plus léger doivent rester intacts. Fraisage de passage à l'huile permis.

POMPE À L'HUILE: Pompe à l'huile d'origine du moteur (high volume fortement recommandé). Pas de DRYSUMP.

PANNE À L'HUILE: Racing recommandée. Skid plate en acier de 1/8" d'épais recommandé.

POMPE À ESSENCE- LIGNE À GAS- REFROIDISSEUR: D'origine du moteur ou remplacement similaire. PAS de pompe haute performance ou haut volume. Ligne à gaz d'origine ou matériaux similaires. Pas de ligne en cuivre. Pas de refroidisseur.

ALTERNATEUR: TOUS permis sur différentiel ou position originale. Alternateur "Race Mate" intégré dans la pompe à l'eau en aluminium accepté.

POMPE À EAU: D'origine ou équivalent permis. Pompe à eau en aluminium permise pour tous.

POULIES: Courroies en V ou plate acceptée avec poulies en acier ou en aluminium, ratio au choix.

NUMÉRO DE SÉRIE: Il est interdit d'enlever ou cacher les numéros de série du manufacturier, sur quelques pièces que ce soit ou encore d'en modifier les chiffres. Toute pièce trouvée avec un numéro effacé sera considérée illégale.

RADIATEUR: Un seul placé à l'avant et de façon sécuritaire. Aluminium permis. Un récipient de sur plein à la base du pare-brise avec rejet extérieure à droite obligatoire. IMPORTANT : Il est strictement défendu d'utiliser de l'antigel (prestone) sous peine de sanction sévère.

ÉCHAPPEMENT: Headers obligatoires, modèles approuvé par l'association seulement, Shoenfeld numéros : GM 135, DODGE 445, FORD 335. Silencieux Dynomax 24219 obligatoires. H pipe et Y défendus. Tuyau d'échappement de 3" double jusqu'à l'arrière seulement. Sorties sur le côté droit avant la roue ou sous le camion avant le housing (dans ce cas, les bouts des tuyaux doivent être dirigés vers le bas pour ne pas faire chauffer la fuel cell. Tout véhicule au dessus de 96 db sera refusé.

ESSENCE: Essence de la pompe seulement, sans aucun additif, maximum 94 d'octane.

SYSTÈME D'ENTRAÎNEMENT

TRANSMISSION: D'origine 3 vitesses manuelle seulement. Toutes les vitesses doivent fonctionner. Les ratios devront être du manufacturier. Aucun machinage de gear. Bell housing en acier ou anneau de protection 4" de large par 1/8" d'épais recouvrant le bell housing obligatoire. Transmission Chevrolet acceptée sur un Ford.

CLUTCH: Du MANUFACTURIER ou similaire, min : 10 pouces.

FLYWHEEL: Flywheel minimum 15 lbs. En fonte seulement.

DRIVE SHAFT: En acier seulement et peint en blanc avec numéro de la voiture. Anneau de protection obligatoire.

DIFFÉRENTIEL: FORD 9", full floating accepté. Pas de housing, cochon ou spool en aluminium. Spool light weight en acier accepté.

RATIO FINAL: Max: GM 5.67 DODGE ET FORD 5.43
(Ste-Croix 4.89)

SÉCURITÉ

RÉSERVOIR À ESSENCE: Fuel cell obligatoire à 8 po du sol avec anneau de protection à 7 po du sol.

FILET: Un filet approuvé obligatoire dans la porte du chauffeur et avec une installation professionnelle. Rod d'acier d'un diamètre minimum de 1/2". Courroies 1 pouce de large

SIÈGE ET CEINTURES: Siège de course en aluminium obligatoire. Ceintures de course 5 points obligatoires. Le système d'ancrage de ces deux accessoires retiendra une attention particulière de la part des officiels. La back glass complète est obligatoire pour protéger le pilote d'une éclaboussure de gaz en cas d'impact.

CASQUE ET HABIT: Un casque approuvé SNELL 2000 minimum, un habit anti-feu, des souliers de course recouvrant la cheville ainsi que des gants longs sont obligatoires.

EXTINCTEUR: Minimum 2.5 obligatoire, type ABC fixé de façon sécuritaire avec fixation en acier.

BATTERIE: Installée et fixée de façon sécuritaire sous le camion. Interrupteur principal (cut off) à l'intérieur du bolide accessible par la porte gauche ou sur la boîte arrière à la base de la back glass du côté gauche. Cet interrupteur doit couper le courant reliant la batterie au démarreur, ainsi que l'ignition du moteur.

RADIO: Scanners "Raceceiver" seulement obligatoires pour les pilotes. Scanners à multi fréquences permis et recommandés pour les équipiers.

POIDS ET PESÉE

POIDS MINIMUM AVEC PILOTE : Dans tous les cas 3,100 lb. 1% d'erreur après la course sera toléré sur le poids total sauf après la qualification ou il n'y aura aucune marge d'erreur. Aucune tolérance sur le poids total ou la répartition avant la course, tous les bolides doivent avoir les poids règlementaires lors de chaque départ.

RÉPARTITION Maximum 56,5% à gauche, minimum 50,0% en avant. Aucune tolérance d'erreur sur le pourcentage.

PESÉES: Installées de façon uniforme pour tous seulement à l'endroit désigné par le constructeur. Les pesées doivent être peintes en blanc et avoir le numéro du bolide. Elles ne doivent pas dépasser le dessous du châssis. Aucune pesée derrière la fuel cell.

DIVERS

MIROIR: Miroir à l'intérieur de la cabine. Miroir à angle élargi accepté. Miroir de côté intérieur max. 4" accepté.

LETTREGE ET PEINTURE: Une peinture de qualité professionnelle est requise. Le lettrage doit être effectué de façon professionnelle par un lettreur ou en vinyle par ordinateur. Les chiffres doivent être d'un minimum de 18 pouces de haut sur les portes, 30 pouces sur le toit. Un numéro de 5 pouces minimum doit être apposé à droite du pare-brise ou sur le coin droit du pare-choc, afin de mieux repositionner les voitures si le numéro n'est pas à ces endroits l'auto pourra être repositionnée à l'arrière.

Les ailes avant, le devant des portes et le haut du pare-brise sont des espaces réservés pour les commanditaires de la Série. Les autocollants devront être installés selon le plan fourni par la Série. Le nom du pilote doit être écrit en lettrage de 3" sur les deux côtés du toit. Il peut aussi être écrit dans le numéro sur les portes.

RÔLE DES OFFICIELS

INSPECTION DES VOITURES: Les officiels sont autorisés, et ceci en tout temps, même sans protêt, à procéder à l'inspection totale ou partielle d'une ou plusieurs voitures. Si une pièce est jugée suspecte, un officiel pourra la saisir pour une semaine et la faire vérifier par un professionnel approuvé par la Série.

PIÈCES ILLÉGALES: En tout temps, lors d'une inspection, une pièce trouvée illégale ou suspecte sera saisie par les officiels et ne sera pas remise à son propriétaire.

INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS: Advenant une situation mettant en cause l'interprétation d'un règlement, le bénéfice du doute sera accordé au règlement mis en cause plutôt qu'à celui qui aura tenté de la rendre confus, et ceci afin de protéger les autres compétiteurs.

RÈGLEMENT NON ÉCRIT: Tout ce qui n'est pas écrit dans le présent règlement sera en principe considéré comme interdit. En cas d'incertitude relative à la légalité de tout règlement ou situation, veuillez consulter l'inspecteur technique de la classe après vérification, il autorisera ou refusera votre demande.

RÉVISION OU MODIFICATION DES RÈGLEMENTS: La direction se réserve le droit de revoir, de modifier, de rajouter un ou plusieurs règlements et ceci en tout temps, avec un avis écrit d'une semaine, pour le bien commun de ce sport.

PROCÉDURES DE COURSE: Les procédures de courses utilisées seront les même que celles utilisées par les pilotes ANCA en vigueur à l'Autodrome St-Eustache.