
Loring Timing Association

Règles et documents

v. 2014

Couvrant la compétition aux essais de vitesse LTA

AVIS

L'ensemble de règles et/ou des règlements stipulés aux présentes sont conçus pour assurer le bon déroulement des événements de Speed Trial et d'établir **MINIMUM** exigences acceptables pour de telles manifestations. Présent règlement régit les conditions de tous les événements, et par la participation à ces événements, tous les participants sont réputés avoir agi conformément à ces règles. **Aucune expresse ou n'implicite garantie de sécurité doit résulter de la PUBLICATION d'ou le respect de ces règles et règlements.** Ils sont censé être un guide pour la conduite de ce sport et sont en aucun cas une garantie contre les blessures ou la mort d'un participant, le spectateur ou le fonctionnaire.

C'EST LA RESPONSABILITÉ DU PARTICIPANT ET EXPLOITANT D'UN VÉHICULE DE COURSE POUR ÊTRE PARFAITEMENT FAMILIARISÉ AVEC LES PRÉSENTES RÈGLES ET LES RESPECTER DANS LEUR INTÉGRALITÉ.

Le directeur de course est habilité à autoriser des écarts mineurs de n'importe lequel de ces spécifications ou imposer des restrictions supplémentaires qui, selon lui, ne modifient pas les exigences minimales acceptables. **Aucune expresse ou n'implicite garantie de sécurité doit résulter de telles modifications des spécifications.** Toute interprétation ou déviation de ces règles est laissée à la discrétion des fonctionnaires. Leur décision est finale. Bien que le véhicule du participant répond à tous les règlements techniques et sécurité, le véhicule ne peut pas être autorisé à concourir en raison de l'environnement, cours conditions ou autres considérations. Toutes les décisions du directeur de la course et les fonctionnaires sont définitives.

1

EVENT REGISTRATION

C'est la politique de la LTA, l'achèvement d'un formulaire d'inscription et de paiement pour le même constitue une opération de liaison. Aucun remboursement n'est fournies pour défaut de comparaître, un véhicule n'a ne pas réussi le contrôle technique, ou incapacité à exécuter après les changements de classe/pilote. C'est la responsabilité de la LTA pour préparer et fournir un lieu où les essais de vitesse de terre doivent être effectuées. C'est la responsabilité de chaque participant à arriver et être prêt. Le seul recours prévu est de rouler les paiement de l'inscription à l'événement suivant qu'avec une demande écrite a reçu 2 semaines avant le premier jour de l'événement.

Tous les règlements sont sujets à changement sans préavis ; en cas de changement, tous les contrôles préalables et classifications sont annulées.

Remerciements

Tenant un Safe, amusant et rapide DSL événement est une entreprise majeure ; une entreprise qui ne serait pas possible sans le généreux soutien d'un grand nombre. Nous tenons à reconnaître certaines des personnes qui ont rendu tout possible.

NOS BÉNÉVOLES

La merveilleuse expérience que nos courses et les spectateurs ont lors de nos événements n'est bonne que nos bénévoles. Leurs ingrates heures de

conduite dans enjeux, ramper dans et hors de la voiture et cuisson au soleil tout en un parking voitures, diriger la circulation et ramasser les ordures ne peuvent jamais être remboursés.

Alors, je vous remercie pour toute votre aide généreuse.

Processus de règlement

Correspondance relative aux règles ou technique ou des questions de sécurité doivent être adressées au directeur technique approprié, directeur de course ou au directeur de l'événement. Tout participant LTA peut soumettre une demande de modification du règlement ou des précisions en soumettant une demande écrite par courrier US ou par courriel au directeur de course de la LTA. Le Comité technique examinera la proposition et émettre une décision en temps opportun.

Notre but est d'aligner notre livre de règle aussi étroitement que possible à celles de l'ECTA et SCTA pour permettre à nos participants d'exécuter à plusieurs autres événements avec la modification de véhicule aussi petite que possible. Alors que nous nous efforçons à cette fin, classes qui régissent les événements SCTA ou USFRA et les règles peuvent différer de règles de la LTA. Ceux qui souhaitent se lancer sur les autres sites devraient acquérir les livres de la règle appropriée.

REMARQUE IMPORTANTE SUR LE LIVRET DE RÈGLES LTA

2

Caractères gras mots ou phrases indiquent les règles actualisées. LES PORTIONS QUI SONT CAPITALISÉES SONT DES INFORMATIONS IMPORTANTES.

Tous les éléments supprimés sont en caractères gras barré par.

Loring Timing Association

www.loringtiming.com

Route du Nouveau-Mexique

Calcaire, ME

Directeur de l'épreuve:

Joe Daly

(516) 860-8725

chevr55@AOL.com

Directeur de course:

Tim Kelly

(207) 227-1693

Tim@LTA-LSR.com

Voiture Tech directeur:

Steve Van Blarcom

(203) 641-3451

Badcoupe34@sbcglobal.net

Directeur Tech Moto:

Jesse Michaud

(207) 551-3445

jessechop@yahoo.com

Directeur technique Véhicule électrique

Frank John

Biker_ev@yahoo.com

(207) 359-8868

Comment faire fonctionner avec la LTA

1. à l'arrivée sur la piste, signer une décharge d'assurance & recevoir brassard.
2. Si vous avez pré-inscrit et rempli vos formulaires, procéder à l'enregistrement et conseillez-les vous êtes préinscrit.
 - A) signer toutes vos formes. (Tous les pilotes répertoriés doivent signer.)
 - B) pilotes remplaçant doivent s'inscrire à cette époque.
 - C) recueillir votre paquet de coureurs.
3. Si vous n'avez pas pré-inscrit, procéder à l'enregistrement et leur conseiller de que vous devez vous inscrire.
 - a. spécifier que vous avez besoin de la voiture, voiture de rue ou enregistrement de vélo.
 - b. complètement, correctement et lisiblement compléter et signer tous les formulaires d'inscription.
 - c. recueillir paquet de votre coureur.

Lorsque vous vous inscrivez :

1. Si vous n'avez pas un journal de la LTA en acheter un en ce moment.
2. Si vous n'avez pas un numéro de véhicule, en obtenir un en ce moment.
3. le conducteur primaire & la classe indiquée sur le formulaire WILL BE votre premier à exécuter.

Après vous s'inscrire :

1. le rapport à la zone d'Inspection de Tech avec votre :
 - a. véhicule.
 - b. formulaire d'inscription dûment rempli.
 - c. LTA rempli Journal de bord.
 - d. classe correctement affichée sur le véhicule.
 - e. toutes les protections drivers'.
2. inspection Tech approuvera votre véhicule pour les courses.
 - a. Si votre véhicule passe le contrôle, vous devez signer le formulaire d'inspection.
 - b. Si votre véhicule ne passe pas l'inspection, correction de la lacune et retourner.
3. une fois inspectée, vous obtiendrez vos vignettes et retour aux stands.

Vous n'êtes pas encore prêt :

1. tous les nouveaux conducteurs doivent assister à la réunion de recrue pour recevoir un autocollant de Rookie.
2. tous les conducteurs doivent assister à la réunion de Driver pour recevoir leur autocollant d'Inspection.

Vous ne pouvez pas emballer sans ces autocollants.

3. Stickers recrue doivent être apposées sur le côté gauche du casque.
4. autocollant d'inspection pour être placé sur votre véhicule comme suit :
 - a. vélo : sur le front de gauche (comme vous êtes assis sur le vélo) fourche ou fourchette de revêtement de carénage.
 - b. voiture : sur le front de gauche (comme vous êtes assis dans la voiture) du pare-brise.
5. Si vous voulez un changement de pilotes ou classes, retourner à l'enregistrement. Il faudra peut-être revenant à l'inspection de la documentation.

Vous êtes maintenant prêt Run :

1. vous devez être en pleine vitesse pour déplacer un véhicule de course par ses propres moyens.
2. Respectez la limite de vitesse de 35 mi/h sur la route d'accès.
3. aucun passant sur la route d'accès, à moins que ne signalé à le faire.
4. il y a 2 voies de transit. Véhicules remorqués utilisera généralement la gauche.
5. le démarreur ou intendant de démarreur dictera l'ordre d'exécution.

- Vous devez obéir à leur instruction.
6. après votre course, récupérer votre bordereau de temps.
 7. Si vous sentez que vous avez défini un nouveau séjour record à la mise en fourrière.
 8. mettre en fourrière volonté vérifier votre vitesse contre le dossier journal de bord.
 9. si c'est un nouveau record, mettre en fourrière volonté vérifier classe, pilote et joint de réservoir.
 10. dès en passant de mise en fourrière, le bordereau de votre temps sera signé & record enregistré.
 11. Si vous souhaitez modifier le rapport de classe à la remorque de l'enregistrement.
 12. Si vous souhaitez modifier le rapport des pilotes à la remorque de l'enregistrement.

TABLE des matières

Section : Page :

Exigences générales de la concurrence j'ai 1

Voitures

2 – vue d'ensemble de la catégorie/classe 2 7

Spécifications et exigences de la concurrence 2.A 12

Exigences en matière de moteur 2.B 12

Pneus 2.H 14

3 - exigences et spécifications techniques

Équipement de sécurité pilote 3.A 18

Équipement de sécurité de véhicule 3.B 19

Matériel de sécurité incendie 3.Q 29

4 - définitions 4 32

5 - voiture Classes

Catégorie rue 5.A 40

Temps seulement – rue voiture - Super Street - rue Real

Catégorie production 5.B 41

Production coupé & berline - Production suralimentée

Grand Tourisme-

Catégorie Roadster 5.C 45

Rue Roadster - gaz /Fuel Roadster - Roadster - de modification

Arrière moteur modifié Roadster

Catégorie de modification 5.D 51

Compétition Coupe - modifié Coupe - gaz coupé –

Mis à jour le sport - Circle Track

Catégorie classique 5.E 57

Gaz coupé - coupé altérée - Production coupé et berline

Catégorie Vintage 5.F 59

Les coupés et berlines

Catégorie camions 5.G 62

Camionnette - Mini Pick-Up - Diesel-

Construction spéciale catégorie 5.H 66

Streamliner - Lakester - ELECTRIQUE - Turbine

Catégorie électrique 5.I 67

Catégorie VW 36Hp 5.J 70

6-2010 voiture Records 6 74

Motos

7 – vue d'ensemble 7 80

Exigences générales 7.A 80

Exigences et spécifications techniques 7.B 80

Circonscription de vêtements 7.C 85

Cadre des Classes 7.D.1 79_moteur Classes 7.D.4 86

Classes de moto

Production	7.E	90
Modifiée	7.F	92
Modifié	7.G	95
Streamliner	7.H	97
Sidecar	7.I	100
Sidecar Streamliner	7.J	102
Électrique	7.K	102
8-2010 moto Records	8	104
Membres du Club 200 MPH		103
Annexe I – GUIDE de câblage de sécurité FAA		116

EXIGENCES GÉNÉRALES DE LA CONCURRENCE

SÉCURITÉ DES VÉHICULES

La responsabilité première pour le bon état et la conduite d'un véhicule dans le respect de toutes les règles et réglementations applicables incombe avec le pilote et propriétaire de 1.brancher. La principale préoccupation de la LTA est de fournir un endroit pour réaliser des événements. La LTA produit des lignes directrices fondées sur l'expérience et fait circuler des informations valides afin de perpétuer le sport. Étroite observance des normes minimales qui figurent dans que ce livre de règle est d'une importance fondamentale.

1.A INSPECTION DE TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ :

LES INSPECTIONS SERONT FERA EN UTILISANT LE LIVRE DE REGLE LTA DE L'ANNEE EN COURS.

AUCUN CONCURRENT NE DEVRA MODIFIER OU CHANGER UNE COMPOSANTE OU UNE CARACTERISTIQUE D'UN VEHICULE DE COMPETITION SANS REFERENCE DIRECTE DE LA REGLE PERTINENTE ET UNE DESCRIPTION PRÉCISE DE L'INFRACTION SPECIFIQUE TIRE DU LIVRE DE RÉGLE. LA QUESTION EST RENVOYEE A L'INSPECTEUR EN CHEF, EN CAS DE LITIGE ENTRE L'INSPECTEUR ET LE CONCURRENT.

Chaque véhicule participant (peu importe la classe) est complètement et de façon satisfaisante passer contrôle technique avant les exécutions seront autorisées. Voitures participant à plus de 175 km/h seront inspectées par des 2 inspecteurs et plus de 200MPH par 3 inspecteurs. Motos à plus de 150 km/h en compétition seront inspectés par 2 inspecteurs et plus de 175MPH par 3 inspecteurs. **Tous les motocycles voyageant à plus de 200 mph inspecte les roues et les pneus avant chaque course. Ceci doit être effectué par l'équipe de course et peut être effectué par la LTA.**

1.A.1 journal de bord :

UNE FORME DE LIVRE DE BORD DE VÉHICULE LTA ET L'INSPECTION DOIT ÊTRE PRÉSENTÉE POUR TOUS LES CONTRÔLES TECHNIQUES. Le concurrent pour chaque événement doit remplir la section « Enregistrement d'événement » du journal de bord. Le « dossier de propriété véhicule » à l'avant du journal de bord doit être complètement remplie. La ligne intitulée « Type de véhicule » doit inclure la marque, le modèle et année du véhicule étant couru. (Catégorie altérée répertoriera motoriste et le constructeur de châssis). Un véhicule ne peut être déclaré d'être différente de la marque, le modèle et année énumérés. Véhicules de course, les composants ou les équipements seront pas compatible du fait d'avoir passé le contrôle technique à tout moment antérieur, ou à tout autre lieu ou approuvés.

1.A.2 préparation de véhicule pour l'Inspection :

Le cas échéant, les véhicules peuvent être inspectés avec des panneaux de carrosserie en marche pour vérifier que le pilote peut atteindre tous les leviers, commutateurs, etc., avec le corps en place. VÉHICULES PRÉSENTÉS AUX FINS D'INSPECTION DOIVENT ÊTRE DANS LA COURSE À L'ÉTAT PRÊT, C'EST-À-DIRE LA RACE PNEUS, CEINTURES DE SÉCURITÉ, PARACHUTES, LE FEU DE BOUTEILLES, ETC. INSTALLÉ. Tous les contrôles techniques se font avec le conducteur principal et tous les pilotes suppléants qui ont l'intention d'utiliser le véhicule en présence. LIMB RESTRAINT SYSTEMS EFFICACITÉ DOIT ÊTRE DÉMONTRÉE. Tous les contrôles techniques de véhicules seront fondera sur l'enregistrement de classe existant ou la prochaine classe supérieure où il existe un enregistrement.

1.A.3 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ :

Équipement de sécurité supplémentaires ou amélioration des équipements de sécurité est toujours autorisée. Les niveaux d'équipement de sécurité figurant dans le livret de règle sont le MINIMUM prescrit des niveaux de classe de concours en particulier et n'interdisent pas l'utilisation des équipements de sécurité supplémentaires. Les participants sont encouragés à étudier l'utilisation des dispositifs de sécurité supplémentaires pour leur application à la classe de compétition est entrée. En cas de litige quant à savoir si un élément est renforçant la sécurité ou améliorer les performances, la décision finale incombera auprès du directeur de course de la LTA.

1.A.4 véhicules dangereux :

Véhicules présentant la mauvaise manipulation (par exemple les tours, tissage, branlante, incendie, etc.) sur le parcours doivent être ré-inspectés et peuvent être empêchés de avantage de concurrence à la discrétion du Conseil d'administration. Tous les véhicules soient ré-inspecté doivent être présentées à la zone d'inspection. Décisions du Conseil sont définitives.

1.A.5 rétention du véhicule et/ou de pièces :

Le participant accorde par les présentes la LTA et ses ayants droit l'autorisation total et inconditionnel de recueillir et de conserver les véhicules, pièces de véhicules, équipement, ou tout autre élément utilisé en conjonction avec participation appartienne à, ou en la possession du participant, y compris de tels véhicules, des pièces de véhicules, d'équipements ou d'autres éléments qui ont été impliqués dans des accidents quand LTA détermine, à sa seule et absolue discrétion, que de telles actions sont nécessaires à l'enquête d'un accident, l'inspection ou la vérification de ces véhicules, des pièces ou des équipements ou à d'autres fins.

1.A.6 cours dommage :

N'importe quel véhicule de course ou élément de ce dispositif qui pourrait, ou a fait preuve d'une tendance à endommager la carte de parcours peut-être être interdits jusqu'à ce que le véhicule ou composant est déterminée à par acceptable par l'inspecteur en chef Tech.

1.B CLASSIFICATION :

C'est la responsabilité du propriétaire et/ou pilote pour entrer dans un véhicule de sa catégorie appropriée. LE VÉHICULE DOIT SATISFAIRE TOUTES LES EXIGENCES DE LA CLASSE SOIT LÉGALE POUR LA COMPÉTITION. UNE FOIS QU'UN VÉHICULE A QUITTÉ LA LIGNE DE DÉPART, LE NOM DE CLASSIFICATION DES INFORMATIONS OU D'ENTRÉE NE SERA PAS MODIFIÉ SAUF EN SIGNE DE PROTESTATION. Afin d'assurer l'exactitude des documents, tout véhicule est également soumis à la vérification de la classe et l'éventuel changement par le Conseil à tout moment.

Si une classe appropriée existe, un véhicule doit rouler dans cette classe. Tout véhicule qui n'est pas légal pour n'importe quelle classe, mais répond à tous les règlements techniques, ou n'importe quelle équipe qui effectue une demande spéciale de le faire, se déroulera en temps seulement (T/O).

Tous les participants en cours d'exécution dans classique, classes de modification et de la Production doivent avoir les photos de la voiture produites avec leur journal de bord à des fins de certification.

1.B.1 Running Up en classe: (LTA & ECTA uniquement)

VÉHICULES PEUVENT SE PRÉSENTER AUX ENREGISTREMENTS DANS LES DÉPLACEMENTS DE MOTEUR PLUS ÉLEVÉES ET/OU CATÉGORIES SOUFLÉS QUE LEUR VÉHICULE EST ÉQUIPÉ. DES CHANGEMENTS S'IMPOSENT À L'ENREGISTREMENT.

1.B.1 classe change :

Toutes les modifications de classe exigera une documentation à compléter lors de votre inscription.

Il y a un frais de 50 \$ pour les changements de classe.

Il n'y a aucun frais pour le retour à une classe exécutée précédemment au cours de la même compétition.

Le remplacement doit être effectué à l'enregistrement avant de faire la course.

Votre véhicule doit toujours indiquer la classe en que vous sont en cours d'exécution.

1.B.2 changements de pilote :

Tous les changements de pilotes s'imposent lors de l'inscription avant le nouveau pilote prenant leur pass. Il y a un frais de 50 \$ pour un changement de pilote.

1.B.3 gaz vs classe de carburant :

Gaz classe se compose de tout cela, gaz.

Permis :

- 1) Gaz pour les fins de course. Généralement achetés par une source comme VP ou Renegade.
- 2) Oxygénée carburant
- 3) Gaz de pétrole liquéfié
- 4) Carburant Diesel
- 5) Gaz pompe standard disponible à n'importe quelle station de remplissage.

Non autorisé :

- 1) Oxydants tels que l'oxyde nitreux.

Classe de carburant compose de la plupart de tout le reste.

Permis :

- 1) Nitro - méthane, éthanol, l'oxyde nitreux.
- 2) N'importe quel gaz énumérés ci-dessus.

Non autorisé :

- 1) Remplaçant combustibles. (Voir la section 2C)

1.C STARTER :

Départ et un starter officiel seront nommés par le Conseil d'administration et auront le pouvoir d'empêcher un véhicule quitte la trajectoire, même si elle a subi une inspection. Cette action peut être fait appel au directeur de Conseil ou la course, qui a le pouvoir de renverser le démarreur.

1.D MÉTÉO :

Le Conseil n'assume aucune responsabilité que ce soit pour retard, Report et annulation de tout ou partie d'un événement en raison de conditions météorologiques défavorables, du cours des conditions, ou toute autre raison. Officiels de course peuvent fermer le parcours en tout ou en partie, lorsque la vitesse du vent en un point quelconque est supérieure à 15 mi/h, ou toute autre situation indésirable se pose. D'ANNULER ENTREE AU MOINS 2 SEMAINES AVANT L'EVENEMENT ENTRAINERA LA DECHEANCE DU DROIT D'ENTREE.

1.E COURS :

Cours Quinte-loin dans l'ensemble, les conditions le permettent sera à une distance maximale de 2,70 milles. Véhicules seront chronométrés aux points mile 1,00 et 1,50.

1.F RÉSERVÉS

1.G RECORD CERTIFICATION :

Tous les records véhicules doivent déclarer immédiatement après leur course record dûment rempli à la fourrière pour être inspecté par un fonctionnaire nommé pour conformité avec classe, cylindrée du moteur et des exigences techniques. Si pour une raison quelconque, un véhicule ne se rapporte pas directement à la mise en fourrière, ou est retiré de la zone de mise en fourrière avant l'inspection, l'enregistrement est annulé et le véhicule doit requalifier.

1.H CERTIFICATION DU MOTEUR :

À la demande d'une équipe de course, la lli va certifier la cylindrée du moteur d'un véhicule et l'indiquer dans le registre de. Mesure initiale suivant et la certification du moteur, un fil joint fourni par le participant sera joint au moteur pour que le moteur ne doit pas être démontés dossiers supplémentaires dans le cas où sont définies. Le participant est tenu de fournir tous les outils nécessaires pour prendre la mesure. Joints moteur doivent être bons pour un an.

1.I PROTESTATIONS :

1.I.1 Holding Record et inversion :

Après un nouveau record a été établi et il y a une question quant à la légalité du véhicule le Conseil d'administration a le pouvoir de placer le dossier en attente ou d'annuler l'enregistrement. Toutes les protestations s'impose au directeur de course de LTA ou chef des inspecteurs techniques.

1.I.2 protester contre le laps de temps :

Toute protestation doit être faite avant la clôture de l'événement et doit fournir une preuve tangible d'une violation de règle ou de la classe. Formes de protestation seront disponibles à l'aire d'inscription. Si une réclamation a été dûment déposée avec la LTA, le Conseil se prononcera sur la protestation dans les 30 jours. Si la protestation est confirmée, le véhicule ne peut-être pas concourir au sein de la même classe jusqu'à ce que des modifications sont apportées pour mettre le véhicule en conformité de la classe.

1.I.3 moteur cylindrée protestations :

Mesure de déplacement de moteur peut être faite à la discrétion de la LTA ou de protestation. Toutes les manifestations de moteur nécessitent un frais de 100,00 \$, ce qui est remboursable si la protestation est confirmée ou acquise en faveur la LTA si la protestation est refusée. Tous les coûts associés à la mesure doivent être au groupe de protestation si la protestation est refusée et la partie en cause si la protestation est confirmée. Du participant ou du parti protestant doit fournir tout outillage nécessaire pour mesurer un moteur. Le jury sera inspecter des outils de précision. N'importe quel moteur qui ne peut être mesurée à l'aide d'une pompe à air ou outils spéciaux exigeront démontage pour la mesure directe du déplacement de pouce cube.

1.I.4 déviation :

Toute dérogation à la procédure de réserve peut être considérée à la discrétion du Conseil d'administration, mais il peut être jugée invalide dû à l'incapacité de vérifier (une photo d'un vélo avec carénages attaché ne fournit pas de preuve que dossier « nu » de la moto n'est pas valide.)

1.J RÉSERVÉS :

DITE CONDUITE PARTICIPANT :

1.L.1 opération sobre :

Tout participant qui montre des signes d'intoxication ou drogues utilisation sera exclu immédiatement de cet événement. Des pénalités supplémentaires peuvent être imposées.

1.L.2 d'utilisation sécurité :

À l'aide de la carte de parcours avant, pendant ou après une rencontre sans autorisation est interdite. En outre, la conduite/CIRC. un véhicule de compétition en vertu de la puissance sur la route de retour plus de 35 MPH est strictement interdite. Toute conduite imprudente par un participant de la course, c'est-à-dire, faire des passes de warm-up sans casque ou autre équipement requis ou en dehors de la zone d'échauffement désigné, occupant plus d'un dans un véhicule de course, ne pas utiliser un parachute à la fin d'une course ou de mise sous tension au-delà de la ligne d'arrivée sera portée devant le Comité de course de la LTA pour une telle action tel qu'il est jugé apte.

1.L.3 comportement antisportif :

Toute manifestation de comportement antisportif ou mépris des règles et des politiques par un participant à un fonctionnaire, un autre concurrent, ou un spectateur se traduira par des mesures disciplinaires.

Véhicules 1.L.4 de Chase/Push :

Pousser les véhicules camions et chase doivent être occupé en permanence et quittent la zone de départ qui suit immédiatement le véhicule qu'ils sont rétablissent avec lumières allumées et doivent être capable de voyager à 65 mi/h. Si le véhicule n'est pas en mesure d'atteindre la vitesse de la route qu'ils doivent quitter la zone de départ immédiatement à gauche et retour à travers les stands pour récupérer leur véhicule. Véhicules Chase se sortir le cours à la première à sortir. Équitation à l'arrière de camionnettes ouvertes ou de véhicules sur la route de retour de course est interdite.

UN EXTINCTEUR D'INCENDIE ET UNE RADIO CB OPÉRATIONNEL DOIVENT ÊTRE UTILISÉ DANS TOUS LES VÉHICULES DE CAMIONS/RÉCUPÉRATION/SUPPORT PUSH.

1.L.5 zone des stands :

Fosse domaines doit rester exactement comme trouvent. Toute altération de la propriété de piste/aéroport ou LTA n'est pas toléré. Quiconque est trouvé à l'avoir fait, sera soumis à des mesures disciplinaires, jusques et y compris la restitution monétaire et/ou de suspension ou de résiliation des privilèges de la course. Toutes les décisions prises par le jury de la LTA et/ou LDA en ce qui concerne les dommages-intérêts sont finale et tous les participants, bénévoles, ravitaillement acceptent de se conformer à ces décisions sans réserve.

En outre, des dommages à la piste, zone des stands, des motifs, feux de piste ou équipement de chronométrage causés par un véhicule de course, de leurs composants ou l'équipe de course, sera la seule obligation de l'enregistré racer jugée responsable dudit dommage. Frais sera sur une base de coût réel.

1.M PILOTES REQUIS ET LICENCES :

R: tous les conducteurs/passagers auront un État valide ou licence militaire d'utilisation émises. B: tous les pilotes doivent remplir et soumettre un formulaire de décharge médicale.

C: un pilote de moins de 18 ans doit présenter une forme mineure de la libération d'un

parent ou tuteur avant de (s) il va être autorisé à concourir.

D: Age : Voitures concurrents - de 16 ans avec quittance signée.

Vélo concurrents - de 18 ans.

E: TOUS LES NOUVEAUX CONDUCTEURS/PASSAGERS DOIVENT SUIVRE UNE ORIENTATION ROOKIE

AVANT LEUR PREMIÈRE MANCHE DU CONCOURS DE LA RÉUNION.

F: tous les conducteurs/passagers doivent faire des passes progressivement plus rapides à acquérir ou à mettre à niveau des licences de catégorie D-AA. Après chaque passage, le bordereau de distribution doit être présenté à l'enregistrement ou le démarreur d'approuver votre décalcomanie « R » ou la notification du moment avant votre passe incrémentielle suivante.

Les catégories sont les suivantes :

Licence de catégorie valide d'utilisation

Catégorie D 125 à 149 MPH

Catégorie C 150 à 174 MPH

Catégorie B 175 à 199 MPH

Catégorie une 200 à 249 MPH

Catégorie AA 250 à 299 MPH

Catégorie U 300 mi/h et plus rapide

G: pilotes peuvent utiliser une licence ECTA, BNI ou SCTA d'obtenir une licence LTA abaissée par une catégorie.

H: connu et pilotes professionnels (AMA, NHRA, BUB, FIM, NEDRA) peuvent être autorisés à la discrétion du directeur de la course.

I: licences seront examinées périodiquement et réduit une catégorie de licence pour chaque trois ans de compétition inactive.

1.M.1 ROOKIE ORIENTATION :

Tous les nouveau conducteur/passagers sont tenus de suivre l'orientation de la recrue OBLIGATOIRE pour endossement decal "R". Réunions d'orientation aura lieu la veille de la rencontre à 16:00 et tous les matins à 07:30. Le driver/pilote devrait arriver après les réunions, une orientation individuelle doit être complétée par le directeur de course ou un fonctionnaire de la course.

2. LES VOITURES

VUE D'ENSEMBLE DE VOITURES

(Cette présentation est générale et ne remplace pas les règles de classe)

Cette vue d'ensemble est conçue pour fournir une compréhension générale des catégories et classes pour aider les nouveaux arrivants à trouver la classe appropriée pour leur véhicule. Il n'est pas conçu pour indiquer toutes les règles pour cette classe. Voitures sont tout d'abord été ventilées par catégorie et classe ensuite. Ainsi, déterminer quelle CATEGORIE votre voiture va s'insérer dans, puis trouver la CLASSE dans cette catégorie. Toutes les règles de sécurité applicables à l'article 3 doivent être respectées comme un niveau minimal de sécurité pour la vitesse que vous envisagez d'exécuter ; quel que soit votre catégorie ou classe.

VITESSE COÛTE CHER... À QUELLE VITESSE VOUS VOULEZ ALLER ?

	< 135	135-150	150-175	175-200	225+
CAGE	-	4-Point	6-Point	Plein	Plein
Incendie	-	-	1 - 5 lb.	2 - 5 lb.	2 - 5 lb.
Goulotte	-	-	-	1	1 or 2
Ceintures	3-Point	SFI 16.1	SFI 16.1	SFI 16.1	SFI 16.1
HANS	-	-	-	-	Y
NET	-	Y or armes	Y or armes	Y	Y
Bras	-	Y or net	Y or net	Y	Y
Costume	Unblown	SFI / 1	SFI / 5	SFI / 5	SFI / 15
Costume	Blown	SFI / 15	SFI / 15	SFI / 15	SFI / 20
SIEGE	Street	Street	Race	Race	Race

CE TABLEAU NE REMPLACE PAS LES RÈGLES DE CLASSE

CABRIOLETS sont limités à la rue, la Production, ou la gaz coupé et la classe berline uniquement (avec une cage de sécurité) et doivent fonctionner avec le haut et les vitres arrière vers le haut. Véhicules ouverts doivent exécuter un niveau vers le haut en toute sécurité.

CATÉGORIE RUE

Seule fois (T/O)

Temps seulement est réservé aux véhicules qui répondent aux exigences de sécurité pour la vitesse, ils ont l'intention de courir mais 1) ne correspondent pas dans une classe, ou 2) souhaitent exécuter de test uniquement et pas pour les enregistrements.

Rue voiture (classe 135)

Il n'y a aucun enregistrement certifié aux participants de la classe 135.

Cette classe permet à n'importe qui éprouver le frisson de l'enrobé ouvert. La classe permet à presque tous les véhicules rues de juridiques à participer à nos événements. À quelle vitesse vous pouvez exécuter est déterminé par le niveau de sécurité que vous choisissez de construire dans votre voiture. Sans modification, vous pouvez exécuter comme suit :

A: vitesse est strictement limitée à moins de 135 mi/h pour les voitures de la rues.

B: tous les véhicules seront exécuteront dans T/O.

C: cabriolets doivent avoir un arceau de sécurité **4 points** .

D: Snell 2005 ou 2010 casque, manches longues, pantalons, chaussures nécessaires.

Super Street (SS)

- R: conçu pour des véhicules plus modernes et des plus âgés.
- B: de carburant injecté, suralimenté, et permis de turbos.
- C: protoxyde d'azote autorisé.
- D: doit avoir le matériel de sécurité pour la vitesse prévue.
- E: kits de corps de mettent beaucoup de véhicules en classe SS.
- F: presque n'importe quelle voiture de rue s'adaptera à cette classe.

Vraie rue (RS)

- R: conçu pour les véhicules normalement carburateur seulement.
- B: pas plus de 4 BARILS TOTALES autorisé.
- C: pompe gaz seulement. (Classe de gaz et de carburant)
- D: doit avoir le matériel de sécurité de la vitesse prévue.

CATÉGORIE PRODUCTION

Cette catégorie vise à représenter le véhicule de transport typique.

Production coupé & berline - /PRO

- A: American cars de 1982 à aujourd'hui.
- B: les voitures étrangères de 1949 à nos jours.
- C: les voitures américaines de 1928 à 1981 qui ne rencontrent pas de classique.
- D: initial sièges pour 4 requis. (El Camino et Rancho autorisés.)
- E: corps, châssis, l'empattement ne peuvent être modifiés en aucune façon.
- F: aucune rationalisation ou modifications apportées à la carrosserie OEM autorisés.
- G: aucun moteur ne permute.
- H: hybrides Bienvenue.

Production suralimentée - / PS

- A: production (ci-dessus) avec usine compresseur ou Turbo.

Grand Tourisme - /GT, /BGT

- A: voiture de production comme ci-dessus.
- B: deux places assises. (Corvette, Viper, Honda S2000)
- C: swaps de moteur sont autorisés.

CATÉGORIE ROADSTER

Rue Roadster - / Str, /BSTR

- A: modifications mineures corps autorisées.
- B: tronçon hotte de 3" autorisés.
- C: aucune rationalisation ou changer le contour du corps autorisé.
- D: les ailes arrière requis.

Gaz combustibles Roadster - / gr, /BGR, /FR, /BFR

Fondamentalement, un Roadster de rue avec plus de modifications autorisées.

- R: certains corps modifications autorisées.
- B: Hood s'étendent à 143" pouces longueur autorisée.
- C: forme capot en option.
- D: certaine rationalisation autorisés.
- E: conducteur lieu facultatif.

Mis à jour le Roadster - /GMR, /BGMR, /FMR, /BFMR

- A: empattement étiré à 90 – 190"
- B: modifications mineures corps autorisées.
- C: Streamlining autorisé.
- D: réinstallation de moteur et le conducteur autorisée.

Arrière moteur modifié Roadster - /GRMR, /BGRMR, /FRMR, /BFRMR Roadster à moteur arrière.

- A: empattement de 140 à 190"
- B: considérable a permis la rationalisation.
- C: modifications de masse considérable autorisées.
- D: ailes autorisés.

MIS À JOUR LE CATÉGORIE

Cette catégorie regroupe les berlines et coupés américains et étrangers. Le montant de la modification au véhicule détermine la classe.

/BGC gaz coupé et berline - GC,

- A: classe production (/ PRO) avec l'une des modifications suivantes.
 - 1: Swap de moteur
 - 2: changement rapide arrière
 - 3: compresseur sans capital-actions ou turbo
- B: aucune rationalisation ou modifications apportées à la carrosserie OEM autorisés.
- C: cabriolets doivent s'exécuter dans la Coupe de gaz ou de la Production.

Compétition Coupe - /GCC, /BCC, /FCC, /BFCC

- A: classe production (/ PRO) avec l'une des modifications suivantes.
 - 1: haché dessus.
 - 2: sabot complet.
 - 3: allongé de carrosserie avant
 - 4: moteur revers 25 – 50 % de l'empattement.

Mis à jour le sport - /GMS, /BGMS, /FMS, /BFMS

- A: voitures classe GT (Production Grand Tourisme) qui ont été modifiées.
- B: considérable rationalisation et corps modification autorisée.
- C: custom et étirées cadres autorisés.
- D: seulement OEM ailes en emplacement d'origine autorisé.
- E: moteur : modification de l'emplacement autorisée.

Modifié coupé - /GALT, /BGALT, /FALT, /BFALT

- R: tous les coupés et berlines de 1928 – présents.
- B: aucune rationalisation ou modifications apportées à la carrosserie OEM autorisés.
- C: classe production (/ PRO) avec l'une des modifications suivantes.
 - 1: ajout d'un pan de l'étape.
 - 2: échec de moteur de 25 %.
 - 3: traction convertie à propulsion arrière avant.
 - 4: couverts phares et grill par règles.

Circle Track - /GCT, /FCT, /VCT

- R: le tour de piste des voitures de course qui ne rentrent pas les catégories actuelles de la LTA.
- B: NASCAR, SCCA, IMSA, etc..
- C: gaz et alcool combustible seulement.

CATÉGORIE CLASSIQUE

VOITURES DE 1928 À 1981 SEULEMENT.

Cette catégorie regroupe les véhicules de le « âge d'or » de voitures américaines. L'esprit de la classe est des voitures plus anciennes, exécutant des carburateurs et un distributeur (gros bloc Chevy V8 avec une autopompe double Holley, etc..). Voitures de cette catégorie peuvent varier d'astock 69 mustangs à 1500hp soufflé 59 Studebaker.

A: les modifications limitées aux lignes du corps historique autorisés.
Règles de classe B: Altered et de Production sont utilisés pour les modifications autorisées.

C: places original pour 4 requis. (El Camino et Rancho autorisés.)

D: aucune gestion non - OEM EFI ou moteur.

E: un distributeur ou magnéto autorisés.

F: classe comprend :

Classis Production **CPRO**

Production classique suralimenté **CPS**

Classique modifié **ACPD**

Coupe classique gaz **CCG**

G: règles pour les voitures classiques sont les mêmes que leur classe correspondante ci-dessous.

COUPE de gaz classique (/ CGC) sont les mêmes que le gaz coupé (/ GC).

CATÉGORIE VINTAGE

Cette catégorie est spécialement conçue pour les amateurs de fer antique. Bien que le corps en fibre de verre et d'aluminium sont autorisés, l'organisme doit être une réplique exacte d'une voiture de production américain fabriqué à partir de 1923-1938. Voir les règles.

Berline et coupé vintage

Voir les règles.

Piste ovale Vintage – piste ovale Midget

Voir les règles.

CATÉGORIE CAMIONS

Production camionnette - /PP

A: 1946-aujourd ' hui américain taille camionnettes.

B: aucune rationalisation ou modifications apportées à la carrosserie OEM autorisés.

C: règles sont comme dans la Production coupé et berline classe (/ PRO).

D: surpresseurs aller en classe de ramassage modifiés.

Production milieu/Mini camionnette - /PMP

A: 1972 et nouveaux milieu/mini pick-up avec lit stock.

B: mêmes règles comme Production Pickup /PP ci-dessus.

Mis à jour le pick-up - / MP

Voir les règles.

Modifié le milieu/Mini camionnette - /MMP, /BMMP

A: 1948 – présenter les camionnettes américaines avec lit stock.

B: gaz coupé (CG) s'appliquent à cette classe.

C: une des modifications suivantes est requise.

- 1: Swap de moteur
- 2: changement rapide arrière
- 3: compresseur non-stock

D: aucune rationalisation ou modifications apportées à la carrosserie OEM autorisés.

Diesel Diesel Diesel/illimité/modification de camion - /DT /MDT /UDT

Voir les règles.

CONSTRUCTION SPÉCIALE

Voir les règles.

ÉLECTRIQUE

Voir les règles.

VW

Voir les règles.

SPÉCIFICATIONS ET EXIGENCES DE LA CONCURRENCE S'APPLIQUE À TOUS LES VÉHICULES

2.A NOMBRE/CATÉGORIE DÉSIGNATION :

Une fois attribué, **SCTA** numéros se tiendra pendant trois ans. **Numéros de la LTA (L-XXX) seront affectés aux véhicules qui ne veulent pas courir en événements SCTA/USFRA/ECTA.** Numéros peuvent être réassignés sinon utilisés dans l'année trois attribuée le laps de temps. Numéros doivent être d'un minimum de 3 po de haut. La désignation actuelle de la classe doit figurer sur le véhicule de course près du numéro. Il a été la tradition dont trois 3 chiffres répétitifs sont assignés à la catégorisation uniquement, par exemple, 111, 555, 999, etc.. Vente d'une voiture de course ne transfère pas le nombre au nouveau propriétaire. Les changements doivent être signalés à la coordinatrice de numéros, Donna Timney.

Nouveaux numéros - concernant la disponibilité ou l'attribution de numéros – communiquer avec le coordonnateur de numéros, Donna Timney.

2.B MOTEURS :

N'importe quel moteur à combustion interne utilisant un deux temps ou quatre temps Otto cycle cycle ou diesel peut-être s'exécuter en toute catégorie, sauf pour les classes de moteurs Vintage tel que décrit.

Moteurs qui transmettent la puissance à travers les roues peuvent uniquement s'exécuter. Seulement catégorisation et illimité des camions Diesel peuvent utiliser plus d'un moteur en même temps.

Les moteurs de propulsion de réaction sont interdits, sauf autorisation préalable.

2.B.1 VINTAGE MOTEURS :

Moteur Vintage classes énumérées ci-dessous se référer aux « blocs ou carters » et sont destinés à être représentant des exemples de ceux énumérés et reconnaissable comme tel. Dans les classes XF, XO, XXF, XXO, V4 et V4F, moteurs de la non-production ou après-bourse blocs (même si ils acceptent des vilebrequins de production, les comes et les culasses) est interdite. Moteur Vintage classe concurrents sont tenus d'utiliser production ou usine autorisée de remplacements et conserve tous les remplacements de dimensions originales et conserve toutes les dimensions d'origine, à l'exception des modifications portant sur les ports d'admission/échappement, refroidissement, ports et adaptation tête de spécialité en vertu du critère suivant : centres d'alésage du cylindre doit être maintenue à . 150" de conception originale ; originale mesure de matériel et de la hauteur de pont doit se situer dans. 150" de conception originale ; matériaux de la plate-forme originale et l'épaisseur doivent être maintenues à . 150" de conception originale.

Classe XF se compose de toute production FORD/MERCURY, voiture V8 à tête plate de moteur, 1932, par le biais de 1953, jusqu'à 325 cid.

XO classe se compose de soupapes (soupapes en tête) et à tête plate inline et flathead V8 (sauf Ford & Mercury) et V12 moteurs, dessin ou modèle 1959 ou une version antérieure, jusqu'à 325 cid. Citons Chevrolet, GMC, Hudson, Packard, Buick, Lincoln et Cadillac. Moteurs étrangers ne sont pas inclus. Aucun SBC autorisé.

Classe XXF est un moteur de la XF, tel que décrit ci-dessus avec une culasse de spécialité, tel que décrit ci-dessous.

Classe XXO est un moteur XO, tel que décrit ci-dessus avec une culasse de spécialité, tel que décrit ci-dessous.

Une culasse de spécialité est fabriqué billette stock, coulées ou une tête de OEM mis à jour le qui a ajouté des ports. Au moins une soupape par cylindre doit être dans la tête. Tous les X moteurs de classe, tel que décrit ci-dessus, qui sont plus de 325 cid, mais moins de 375 cid, doivent être classés comme XXF ou XXO. Les culasses spécialisés ne sont pas autorisés dans cette instance.

Arbre à cames en têtes de cylindre spécialisés ne sont pas autorisés dans les classes de moteurs XF, XO, XXF et XXO. XX/PRO classe est limitée à la configuration de port de culasse qui avaient été initialement conçue. Cela vaut pour les classes de moteurs XXF et XXO.

Vintage quatre (V4) classe se compose de n'importe quel moteur de quatre cylindres fait de pré-1935 American production automobile, jusqu'à 220 cid. Chefs spécialisés sont autorisés. La classe moteur quatre Vintage (V4) est autorisée dans une Construction spéciale et Vintage catégories seulement. NOTE : Consultez l'exception en vertu de règles pour catégorie ovale Vintage.

Flathead Vintage quatre (V4F) se compose de tout pré-1935 conçu à l'origine et l'américain fait à tête plate moteur quatre cylindres de la production automobile, jusqu'à 220 cid. Le moteur ont été produit comme une soupape de moteur à bloc, avec l'arbre à cames au même endroit que produites, (dans le bloc). Seulement à tête plate type culasses (vanne en bloc), sont autorisés. Aucune spécialité OHV ou OHC conversion culasses ne sont autorisés.

Pour des raisons d'économie et d'authenticité historique, modifications du moteur vintage se limitent aux anciens niveaux de technologie, cela est pratique. En conséquence, dans les classes XO, XF, XXF, XXO et V4 & V4F, utilisant des corps Vintage :

1. turbocompresseurs ne sont pas autorisés.
2. les ordinateurs sont autorisés pour fins de recouvrement de données uniquement.
3. électronique Injection de carburant interdit
4. tout système d'allumage peut être utilisé

2.B.2 MOTEUR CLASSE TAILLES

Ω (O) Omega moteurs utilisant un cycle thermodynamique autre que Otto
Pouce cube Seu. Litre équiv.

AA 501.00 cid et plus de 8,210 litres et plus

Un cid 440.00 pour 500.99 L 7.210 à 8.209

B 373,00 à cid 439.99 6.112 à 7.209 L

C 306.00 à cid 372.99 5.015 à 6.111 L

D 261.00 à 305.99 cid 4.277 à 5.014 L

E 184,00 à cid 260.99 3,015 à 4.276 L

F 123.00 au cid 183.99 2,016 à 3.014 L

G 93.00 à 122.99 cid 1.524 à 2.015 L

H 62.00 à 92,99 cid 1,016 à 1,523 L

J'ai 46,00 à 61,99 cid 0,754 à 1.015 L

J 31,00 à 45.99 cid 0,508 à 0,753 L

K jusqu'à 30.99 cid L 0,507 et sous

Dans les classes où pas tous les sauts de moteur sont disponibles, la plus petite classe de déplacement autorisée est ouverte à tous les déplacements de moteur qui tombent au sein et en dessous.

Le déplacement des moteurs alternatifs est calculé par le pi suivants de formule: $x R^2 \times \text{course} \times \text{nombre de cylindres}$. Pour les moteurs non - à pistons, Cylindrée équivalente (ED) sera calculée par la formule suivante : ED

= SV 2 x où VP est le Volume balayé. Le pouce cube conversion litre est calculé par la formule : cid/61.024 = litre.

2.C combustibles: (voir 1.B.3 ainsi)

À partir de 2014, la LTA n'auront plus besoin inspection et étanchéité des réservoirs à concourir dans la classe de gaz. Comme pour les cylindres, nous dépendrons sur l'intégrité de nos participants. (voir la section sur la tricherie).

Gaz (G) est défini comme essence, l'essence oxygénée, gaz pompe standard, gaz de pétrole liquéfié ou du carburant diesel de course. Protoxyde d'azote n'est pas autorisé.

(F) carburant est défini comme toute source de carburant approuvé comme nitro-méthane, alcool et hydrogène. Un oxydant tel que l'oxyde nitreux est également considéré comme carburant. Tous les GAZ CLASSE (G) ENUMERES CI-DESSUS PEUVENT EGALEMENT ETRE EXPLOITES EN CLASSE DE CARBURANT EN CHANGEANT SIMPLEMENT LES CLASSES DU GAZ COMBUSTIBLE.

Combustible de remplacement (AF) est défini comme des combustibles liquides ou gazeux non définies plus haut. Des carburants de remplacement comprendra propane, hydrogène, huile de soja/maïs etc.. La désignation de carburant est faite une classe de carburant: c'est-à-dire /AFSS = autre carburant Super Street.

(E) électrique est défini comme la propulsion par moteurs électriques seulement. Aucun hybride ou générateurs de glace permettant de puissance moteurs électriques sont autorisés dans cette classe. Freinage rétroactif est autorisé. Énergie électrique est désigné dans les documents LTA comme une classe de carburant: c'est-à-dire /ESS = électrique Super Street.

2.D FRAMES/CHÂSSIS :

Sauf si expressément interdit par les règles de classe, n'importe quel cadre de conception peut-être être utilisé. Le design du cadre est soumise à l'approbation de l'inspecteur en chef technique et doit être suffisamment résistants pour résister à flex ou tordre. Le fardeau de la preuve de la solidité de la conception du châssis se trouve avec le participant.

2.E CHOCS :

Un amortisseur fonctionnel est requis pour chacun cintrées (mobile, fixe/non-rigides) roue.

2.F LECTEUR DE PLAQUES TOURNANTES :

N'importe quelle voiture équipée d'une Assemblée de portant (essieu arrière de type non-Hotchkiss, moyeux de roue avant en voiture et quatre centres d'entraînement de roue) essieu non retenues doit comporter un centre agréé à prévenir la perte d'une roue en cas de défaillance de l'essieu arrière. Semi ou intégral essieu arrière flottant assemblées, tel qu'utilisé dans la plupart voitures de production modèle fin, suffisent. Fin type de modèle GM extrémités arrière à l'aide de rétentions de stock « C » clip essieu ne sont pas acceptables.

2.G QUATRE ROUES MOTRICES :

Quatre systèmes d'entraînement de roue sont autorisées seulement dans la catégorie de Construction spéciale et catégorie de Production, où le véhicule de compétition était initialement équipé de quatre roues motrices.

2.H PNEUS :

R: en raison de la durée prolongée de la charge sur les pneus à ce type d'événement, les pneus slicks Drag ne sont pas recommandés.

B: aucun récapitulations autorisées.

- C: tubes sont tenus, à l'exception des pneus conçus pour une utilisation sans tubes.
- E: pneus Tubeless doivent utiliser des tiges de valve métallique et casquettes, (Street Cars moins 135mph exclus.)
- F: venus seront conformément à la pression de gonflage recommandée du fabricant de pneus. Des pressions plus élevées peuvent être nécessaires, basé sur le poids et la vitesse. Cependant il faut être prudent sur des pressions excessives (c.-à-d. 100 psi.)
- G: exceptions à ce qui précède peuvent être accordées face à une lettre du fabricant indiquant la vitesse et la pression à laquelle un pneu peut être exécuté.
- H: pneus peuvent être inspectés à tout moment par le Comité de course.
- I: pneu adéquat dégagement entre le pneu et le corps ou le châssis est nécessaire.
- K: dossier ouvert : indice de vitesse pneu est déterminée par la vitesse dans la classe plus grande déplacement dans lequel il existe un enregistrement.
- J: n'importe quelle déviation de pneus doit être soumise au directeur de course de LTA, par écrit, 45 jours avant toute rencontre. Terre vitesse pneus, approuvé et satisfaisant aux exigences minimales, sont pris en charge dans toutes les classes.

L'utilisation de n'importe quel tire(s) non notés tels que la mise en oeuvre, ferme, d'aéronefs ou reproduction d'un pneu automobile ou moto vintage, **17" pneus de Drag** ou toute combinaison de roue/pneu non pneumatique (pas de caoutchouc) doit être soumise pour approbation à la Commission par écrit 45 jours avant un événement. N'importe quelle combinaison de roue/pneu possédant un bord carré à la bande de roulement/paroi latérale, est strictement interdite.

Ces exigences minimales pneu seront observés par des fonctionnaires de la LTA inspection :

- Jusqu'à 125 MPH: pneu de matériel Original QR & RR
 - Jusqu'à 150 km/h: SR, TR ou UR Note : pneus
 - Jusqu'à 175 MPH: HR pneus
 - Jusqu'à 225 MPH: VR, WR, YR ou ZR nominale des pneus ou des pneus radiaux ceinturés d'acier drag
 - Jusqu'à 250 km/h: spec NASCAR Speedway pneus.
 - Plus de 250 MPH: spéciales pneus conçus par le fabricant.
- c'est-à-dire Bonneville pneus ou pneus de vitesse de la terre.

2.JE ROUES :

ROUES NON FERREUX sur les écrous de roue, entrer en contact direct avec la roue aura un 1/4" acier épais retenant la plaque ou rondelles OD individuels sous tous les écrous de roues. (Ne s'applique pas pour l'axe des roues montées.)

ROUES MAGNESIUM, si utilisés, doivent être un certificat Zyglo initial et timbre disponible pour inspection. Les roues sont à nouveau inspecté si toute condition se pose. Il est recommandé que la pression des pneus utilisée sur roues deux pièces ne dépasse pas les spécifications du fabricant.

Toutes les CLASSES de moins de 200 MPH: La plus petite partie de l'hexagone d'un écrou de la patte doit être supérieure à la plus grande partie du cône du trou de montage. Écrous de roues doit serrer totalement contre une surface conique wheel's. Un minimum de 5/8 po du filetage goujon doit être engagé dans l'écrou de lug.

CLASSES de plus de 200 MPH: 1" les écrous de roues sont requises sur tous les véhicules.

Roues utilisés doivent être fabriqués pour les courses ou renforcés comme ci-dessous :

Diamètre 29" ou jantes 17": Véhicules avec pneus ayant un diamètre de 29 po ou plus ou des roues de plus de 17 pouces de diamètre doivent utiliser une roue fabriquée pour la course ou renforcé comme ci-dessous. Roues doivent être fixées au moins 5 goujons avec un diamètre minimum de 1/2 po et 1 po écrous de roues. Dans les cas précédents, roues sont fabriqués pour les fins de course ou renforcés comme suit : RENFORT devra être faite par toute la surface de fixation entre la jante et la partie centrale, soit l'intérieur ou à l'extérieur de la roue de soudage.

Fil roues : Roues fil conçus pour les applications de course automobile sont autorisées. Jantes automobiles OEM sont autorisés que dans les classes de moins de 200 km/h, sous réserve de la section centrale est suffisamment renforcée.

NON AUTORISÉ :

R: aucun écrou fermé à une extrémité (type Acorn) ne sont autorisés.

B: roues de moto ne pas conçus pour l'industrie automobile sont interdits.

C: tous les enjoliveurs sont enlevés.

D: jupes fender ne sont pas autorisés, sauf en classe Streamliner. L'interdiction de « couvre-roue » dans certaines règles de classe ne s'applique pas aux disques « roue complète », qui sont légaux dans toutes les catégories si solidement attaché aux roues avec vis grade 6 six ou plus ou de trois 3 attaches de type Dzus. Enjoliveurs intérieure doivent être montés sur la roue ou l'essieu.

2.J TRACK (ANCIENNEMENT LA BANDE DE ROULEMENT) :

Piste est définie comme la mesure de l'axe central d'un pneu à l'axe du pneu opposé des roues jumelés. La voie minimale dimensions pour tous les véhicules de la catégorie Vintage sont 44 po avant et 50 po arrière. Spéciales véhicules de la catégorie de Construction ne sont pas soumis à cette règle.

2.K PUSH BARS :

Incapable de commencer par leurs propres moyens de toutes les voitures doivent être munies de butoirs ou pousser des barres. Push bars offre pas n'importe quel avantage aérodynamique. Aucun lambris horizontal n'est autorisé entre l'arrière du corps et la barre pare-chocs/push. Aucun départ remorqués n'est permis de la ligne de départ sans autorisation spéciale. Toutes les voitures doivent être munies avec une barre de poussée ou une attache de remorque facilement disponibles.

2.L POIDS À VIDE :

Lest peut être utilisé dans toutes les catégories. Ballast doit être solidement monté, boulonnés sur le châssis ou la structure. L'utilisation de colliers de serrage, fils, feuillards, bandes et tie wraps, etc. pour obtenir le poids ou le ballast est interdite. Ballast ne doit pas servir à rationaliser le véhicule, voir la Section 4.CC. Il est recommandé de ballast monter aussi bas que possible.

2.M REPLICA CORPS ET PANNEAUX :

Répliques de corps stocks initial et les panneaux peuvent être utilisés (sauf Construction spéciale) catégories pourvu qu'elles soient des répliques dimensions exactes des unités de production d'usine qui sont par ailleurs pris en charge dans la catégorie.

2.N AUVENTS :

Verrières entourant le conducteur sont autorisés dans les classes Streamliner et Lakester seulement. La canopée doit être bien fermée en compétition par l'emploi d'une fixation mécanique. Le mécanisme de direction peut se déplacer, mais le couvert n'est pas jointe à la direction à fusée, requis par le 1er janvier

2010. Auvents seront peut être ouverte de l'intérieur et l'extérieur sans l'utilisation d'outils. Verrous doivent être clairement indiqués sur l'extérieur du véhicule en cas d'urgence.

2.O BÂCHES ANDTONNEAU COUVRE :

Cockpits peuvent être recouverte d'un matériau ininflammable et peuvent être souple ou rigide, sauf indication contraire dans les règles de classe. Aucuns bords pointus ou saillants ne sont autorisés. Bâches, rigides ou non rigides, sur des lits de collecte doivent être alignés avec et pas plus haut que les côtés du lit.

2.P ORDINATEURS :

Véhicules peuvent être équipés d'un ordinateur, les opérations de moteur affecte uniquement, par exemple, chronométré d'injection de carburant, etc., sauf dans les classes de moteurs Vintage.

2.Q ENREGISTREURS DE DONNÉES :

Les participants dans toutes les classes peuvent utiliser un enregistreur de données.

Section 3

EXIGENCES ET SPÉCIFICATIONS DE PILOTES

VÊTEMENTS DE CONDUIRE MINIMALE 3.A :

3.A.1 rue voiture classe (moins 135mph)

Bien qu'il est recommandé ci-dessus qu'un minimum de SFI 3. 2 a / 1 être usés pour les voitures fermées, exécutant 135 MPH ou moins, il faut un minimum d'une chemise à manches longues et des pantalons longs.

3.A.2 tous les autres pilotes :

Tous les pilotes, 135 MPH et les véhicules du poste de pilotage plus d'ou tous ouverts, doivent porter un costume d'utilisation, gants, SFI 3.3 tête chaussette ou SFI 3.3 casque jupe et bottes. Sous-vêtements de protection est fortement recommandé. Tous les articles doivent être dans un état propre et en bon état. Il est conseillé de ne pas porter de matériel synthétique vêtements sous la combinaison d'utilisation. Toutes les combinaisons de Drivers' doivent avoir l'étiquette de cote SFI associée.

Costume requis de 3.A.3 minimale pilotes :

Type de véhicule

Unblown voitures fermées entre 135 MPH et 150 MPH

Recommandé sur toutes les voitures fermées moins 135 MPH

Fonction SFI 3 / 1

Bottes SFI 3.3/5

Gants SFI 3.3/5

Chaussette tête SFI 3.3

Unblown, ouvrir des voitures de moins de 200 mi/h et

Voitures unblown, fermées entre 150 mi/h et 200 MPH

Fonction SFI 3 / 5

Bottes SFI 3.3/5

Gants SFI 3.3/5

Chaussette tête SFI 3.3

Soufflé voitures, ouvert ou fermé à moins de 200 mi/h et

Unblown, ouvert ou fermé plus de 200 MPH

Fonction SFI 3. 2 a / 15

Bottes SFI 3.3/5

Gants SFI 3,3/15

Chaussette tête SFI 3.3

Voitures soufflées, ouverte ou fermée de plus de 200 MPH

Fonction SFI 3 / 20

Bottes SFI 3,3/15

Gants SFI 3,3/15

Chaussette tête SFI 3.3

Casque du conducteur 3.A.2 :

R: tous les conducteurs/passagers doivent porter un casque intégral avec visière.

B: casques seront certifiés à la fin de leur cycle de vie de SNELL.

C: casques seront visuellement inspecté chaque rencontre pour déterminer qu'il est intact et en bon état. Toute question entraînera le retrait de la certification décalque et l'élimination possible.

Tag de la Fondation Snell A D: lecture Snell SA2005 (FIA 8860-2004) ou SA2010 (FIA 8860-2010) est requise.

E: Snell cote étiquette changement de 2005 à 2010 aura lieu en 2016.

F: toutes les voitures de l'habitacle fermé et catégorisation de la moto, exigent SA Note : casques.

G: lunettes portés sous le casque doivent être incassables.

Support de casque du conducteur 3.A.3 :

Un côté et l'arrière système de support de casque est recommandé pour une utilisation dans tous les véhicules.

R: mouvement vers l'avant: toutes les voitures de plus de 200 mph doivent mettre un fabriqué et testé SFI spec 38,1 type cervicofaciale retenue système.

B: mouvement latéral: la structure de siège ou rouleau cage doit fournir la restriction pour latérale de mouvement de la tête de moins de 2 po chaque côté y compris de la déviation de structure, pour les véhicules de plus de 200 MPH. Voir Section 3.B.1.

Toutes les voitures de plus de 175 mph devront respecter cette règle.

D: mouvement arrière: voir Section 3.C.

3.B ROLL CAGES ET BARRES STABILISATRICES :

Voitures de plus de 135 MPH en compétition doivent être équipées d'un arceau de sécurité ou cage de sécurité.

Voitures fermées entre 135 MPH et 150 MPH doivent avoir un arceau de sécurité 4 points.

Voitures fermées entre 150 et 175 mi/h doivent avoir un arceau de sécurité 6 points.

Voitures fermées plus de 175 MPH doivent avoir une cage de sécurité complet.

Voitures ouvertes sont avancées à une seule catégorie de cage sur voitures fermées.

24

La structure du mouvement latéral (voir 3.A.3) doit être construite tels que le casque ne peut pas quitter le plan extérieur de la cage de sécurité. La structure de siège ou rouleau cage doit fournir la restriction pour latérale de mouvement de la tête de moins de 2" chaque côté y compris de la déformation de la structure.

Se reporter à la rubrique 3.B des explications de la conception.

Tubes en acier bas carbone (légère) sont recommandé pour la construction de structures cage anti-tonneau. Tuyau fileté, tuyauterie, tuyau de soudure de tour, magnésium ou l'aluminium n'est pas autorisée. Tous les boulons doivent être 3/8" et 5 au moins de grade.

Toutes les structures boulonnées doivent avoir au moins deux boulons (180 degrés dehors) par l'intermédiaire de patins d'appui et rouler structure en cage connexions contreventement.

Sur la construction mono-coque et voitures mono-coque, les accolades et la cage de sécurité doivent avoir coussinets épais support 1/4 po sur le dessus et le dessous du plancher (ou seuil, dans une construction en sandwich) pour voitures pesant moins de 2500 lb ces tampons ont un périmètre d'au moins 18 po et voitures de plus de 2500 lb doivent avoir au moins 22 po périmètre.

Toute personne souhaitant entrer dans un véhicule qui s'écarte de ces règles doit contacter les LTA 45 de jours avant l'événement pour approbation.

3.B.1 ROLL CAGE DIMENSIONNEMENT :

Minimum exigences relatives à la structure de type cage dans des classes J, K et L est en acier ne tube pas moins de 1 1/4 " o.d. x. 095" épaisseur de paroi nominale.

Minimum exigences pour cage de structure de type g, H, & I, classes est en acier ne tube pas moins de 1 1/2" diamètre extérieur x. 095" épaisseur de paroi nominale.

Minimum exigences pour structure de rouleau cage type dans toutes les autres classes est 1 5/8 " o.d. x. 120" épaisseur de paroi nominale en acier tubes, solidement monté, à soufflet et contreventement intérieur 5" de la partie supérieure de la structure de cage anti-tonneau. Toutes les structures des cages doivent être conçues pour protéger le conducteur dans toutes les directions y compris de bas. Tout véhicule dans les classes où l'enregistrement existant dépasse 175 MPH doit utiliser les exigences minimales de plus gros tube.

minimum 5 cinq point cage de sécurité est obligatoire si les cerceaux et les bars sont montés à la barre de l'épaule comme dans une cage de lakester ou roadster. Les arceaux cage doit être suffisamment stables, effondrement de la croix avec contreventement et à soufflet pour empêcher avant ou latérale.

3.B.1.1 soufflets :

Soufflets sont nécessaires au niveau des jonctions tube du cerceau et épaule rail bar. Goussets doivent être soit en plaque, tube ou fabriqués à partir de feuille.

Plaque et feuille goussets doivent être effectuées de doux acier. 125 épaisseur minimum et quatre pouces de chaque côté, de préférence piquer soudés sur l'extérieur de la jonction tube.

Goussets de tube doit être d'au moins 1 dans. O.D., rondes en acier, tubes d'une épaisseur de paroi nominale minimum. 120 po même si il est recommandé de goussets de tube de la même épaisseur, diamètre extérieur et le mur, comme matériau principal rouleau cage. Tube goussets doivent être construits de telle sorte que le bord extérieur de la gousset tube être au moins 4 po entre le point de jonction de tube. Sur les nouvelles constructions un gousset de bon tuyau est préférable.

Voir les Figures 2, 3, 4 et 5.

Non autorisé :

A: goussets ne peuvent pas servir de sida aérodynamique et ne doivent pas dépasser 6 po de longueur sans examen technique préalable et l'approbation du.

B: meulage des soudures n'est pas autorisée.

Protection de 3.B.1.2 de tête :

L'arceau avant de la cage doit être d'au moins trois pouces devant le casque d'utilisation le pilote est dans sa position normale de conduite. A latéral structure de mouvement, voir la Section 3A.3 doivent être construits de telle sorte que le casque ne peut pas quitter le plan extérieur de la cage de sécurité. Un casque conservant la sangle dans la cage de sécurité est requis. Il doit être d'une largeur minimale de 1 pouce de large et un - minimum. 125 pouces d'épaisseur, acier doux. Tubes de 1,0" diamètre par l'épaisseur de la paroi. 083 est préférable. Il doit être solidement soudé à l'intérieur de la cage de sécurité pour empêcher le casque du pilote de quitter la cage de sécurité entre les barres. Voir la Figure 5. Mouvements de tête du plongeur doit être limité à pas plus de 2 po de chaque côté, dessus ou arrière, avec la tête du conducteur en position normale. Rouleau cage rembourrage réunion SFI spécification 45,1 pour tube rond roll rembourrage de cage et de spécification de SFI 45,3 pour rembourrage cage rouleau plat est nécessaire dans les environs du casque d'utilisation.

3.B.1.3 déviation :

Demandes de déviation doivent inclure des calculs de résistance, des dessins et / ou photos montrant toutes les dimensions physiques du rouleau cage

structure et cadre adjacent. Type de tube et de la méthode d'assemblage doivent être inclus.

Si vous décidez de faire la course en tout cas sanctionnés SCTA, nous vous conseillons vivement d'obtenir un ensemble de règles SCTA car leurs exigences sont très différentes de ce qui précède.

3.B.2 arceaux: (LTA et ECTA uniquement)

Minimum exigences pour rouler les accolades et les barres dans G, H, I, J & K classes est en acier ne tube pas moins de 1 1/2" diamètre extérieur x .095" épaisseur de paroi nominale.

Minimum règles pour les barres de rouleur et accolades dans toutes les autres classes sont 1 3/4" à l'extérieur des tubes en acier de diamètre avec un minimum. 120" épaisseur de paroi. Voir Fig. 1.

Arceaux doivent être suffisamment stables, croix avec contreventement et à soufflets pour prévenir avant, arrière ou latérale d'effondrement. Accolades doivent couper avec le roll-bar en un point, pas plus de 5" du haut de l'arceau. Sur 4pt rouleur barres en acier 1/8 po minimale ou soufflets tubulaires sont requis à la fois le haut de la barre et encadrent les points d'ancrage de l'orthèse.

Voir la figure 1 pour des exemples d'un arceau de sécurité et de la cage.

Dégagement de 3.B.2.1 de tête :

Tous les arceaux doivent relever de 6" de l'arrière ou le côté de la tête de d'utilisation s'étendant en hauteur au-dessus du casque d'utilisation avec le conducteur en position normale de conduite.

26

3.C REPOSE-TÊTE

Un appui-tête rembourré doit être installé dans tous les véhicules pour éviter le coup du lapin. Tou

s les pilotes auront le rembourrage à 2 po de l'arrière du casque.



Figure 1-a – exemple de Construction de l'arceau.

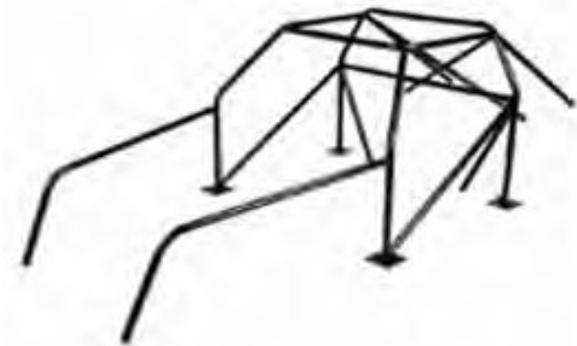


Figure 1 b – exemple de Roll Cage Construction.

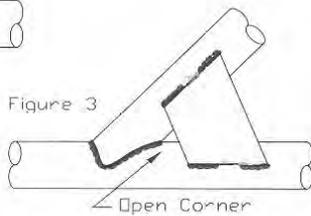
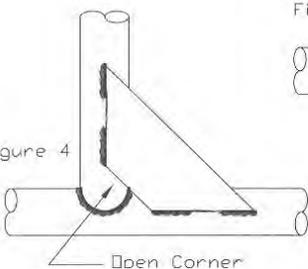
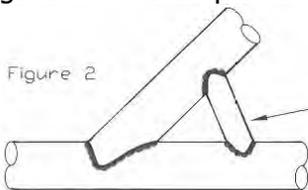


Figure 5

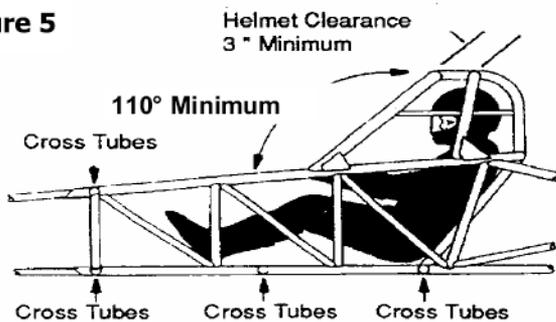


Figure 6

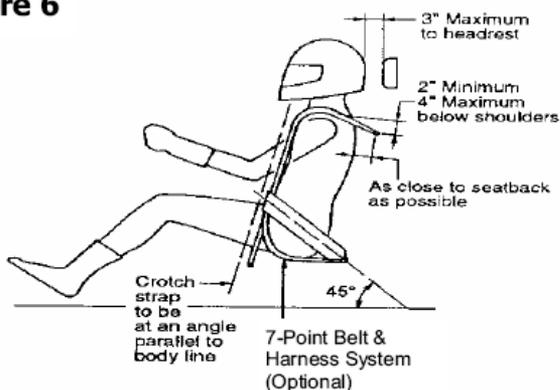
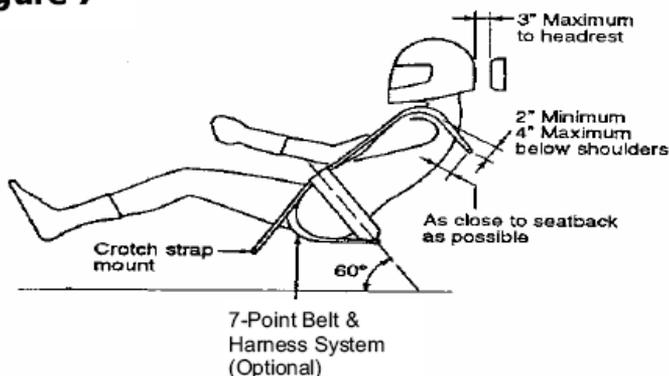
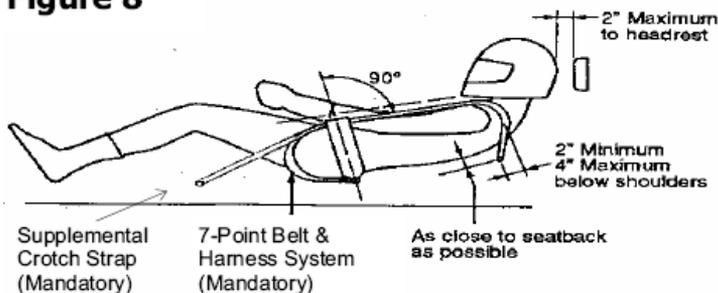


Figure 7



28

Figure 8



3.D PILOTE RESTRAINTS

Sièges 3.D.1 :

Tous les véhicules de plus de 150 MPH nécessitent un siège conçu pour la course. Le siège doit être constitué d'un métal, alliage suffisante pour retenir le pilote sous haute « G » chargement. Sièges composites doivent être approuvés au préalable par le Comité technique. Aucuns sièges « plastique » ne seront autorisés. Le siège doit être solidement fixé et disposent d'un maximum de remplissage de 1 po. Suspendue ou compressibles sièges sont interdits. Sièges

doivent être solidement installés et renforcés pour éviter l'effondrement vers l'arrière.

Ceintures de 3.D.2 :

R: sous la tour et la ceinture d'épaule 135 MPH – 3 points.

B: plus de 135 MPH - Spécifications SFI 16,1 ou 16,5, quick release, compétition ceintures de type et harnais d'épaule avec 2 po minimum lap et courroies d'épaule et 2 po sangle d'entrejambe sont obligatoires dans toutes les catégories. Toutes les installations de ceinture et des bretelles de sécurité devront être compatibles entre eux, initialement conçu pour être utilisé avec l'autre. Sangles d'entrejambe sont obligatoires dans toutes les catégories. Toutes les ceintures doivent être en bon état et ont une étiquette du fabricant avec une date lisible pas plus de 5 ans sur l'étiquette. Lorsque le bras de retenue est porté avec un système de ceinture qui utilise un « levier de fermeture » avec construit dans la serrure, une housse de protection doit être installée pour empêcher le dispositif de retenue bras d'accidentellement relâcher le levier. Ruban n'est pas suffisant comme protection.

Ceintures et harnais de sécurité doit être installés selon les spécifications du fabricant et en conformité avec les exigences de système de support de casque avec une attention particulière donnée à l'intervention de la ceinture d'épaule avec dispositif de type HANS, SFI 38.1. Ceintures de sécurité doit être solidement fixés au cadre, la traverse ou renforcé leurs points d'ancrage pour que les raccords sont en ligne directe avec la direction d'ouverture. Les participants sont avertis que l'habituelle « usine » par le biais de la planche de montage est inadéquate et ne pourront pas sans renfort supplémentaire. Montage doit être effectué avec un minimum de boulons grade 5. En aucun cas y a boulons à insérer grâce à la sangle de la ceinture. Les bretelles de sécurité doit être monté de manière à ne pas glisser sur les épaules de d'utilisation. Voir les figures 6, 7 et 8.

Une sangle supplémentaire pour éviter que le pilote de glisser vers le haut dans la cage de sécurité doit être ajoutée aux véhicules où le conducteur est dans une position allongée, voir fig. 8. Dans un véhicule à la salle du poste de pilotage un minimum, on devrait envisager afin de serrer la ceinture du pull est au centre du véhicule, voir la figure 9, ne doit pas être souple et doit être fixé avec un système de verrouillage positif, par exemple de ceinture de sécurité du matériel.

LA CEINTURE DE SÉCURITÉ CLINCHAGE MÉCANISME NE DOIT PAS ÊTRE SUR LE DESSUS DE LA BALISE DE LA SFI OU UNE ÉTIQUETTE DU FABRICANT. SI LA CEINTURE NE PEUT PAS ÊTRE INSTALLÉE DE CETTE MANIÈRE, LA BALISE DOIT ÊTRE DÉPLACÉE AFIN D'ÊTRE VISIBLE. Voir la Figure 9.

Tous les véhicules de Construction spéciale comporte une doublure intérieure ou système de rouleau membres de cage pour la protection du conducteur en cas de destruction de panneau de corps ou de séparation. Pour un système de retenue être jugé acceptable, aucune partie du conducteur ne s'étendra à l'extérieur du plan interne de la structure de cage anti-tonneau.

3.D.3 bras/jambe restrictions :

A: moins de 135MPH – aucune exigence.

B: 135 MPH - 175 MPH: bras de retenue ou un plein porte net requis.

C: 175 mi/h et plus : bras de contention et une porte pleine nette est requise.

D: en vigueur janvier 2010, SFI spécification 3.3 bras retenue avec une date du fabricant de 2006 ou plus tard sont nécessaires dans tous les véhicules.

E: bras restrictions seront cumulable avec le système de ceinture conducteur tel que les fixations de bras sont libérées en conjonction avec les ceintures d'utilisation.

- F: les participants sont avisés que tous les contrôles être monté aussi près que possible de garder le volant de direction tous armer restrictions aussi courtes que possible.
- G: jambes doivent être freinées par les sangles, les panneaux (non-corps), les barres ou net.
- H: le système de retenue doit pouvoir empêcher les bras/jambes d'utilisation d'inclure à l'extérieur des rails de structure et/ou châssis rouleau dans un incident qui inclut une séparation de panneau de corps.
- I: tous les onglets/supports de montage doivent être montés à l'intérieur du plan extérieur de la structure de rouleau de manière que dans un incident qu'ils n'entrent pas en contact avec la surface de course ou du corps du pilote.
- J: tous les filets doivent être montés de telle manière qu'ils tombent de haut et de de la façon d'utilisation.
- K: Filets doivent être montés de sorte que le pilote peut sortir de la voiture sans aide.
- L: Seulement le fabricant doit effectuer des modifications dans la fenêtre filets.
- Remarque : En CC, ALT, GC, MS, PROD, PS et GT classes des systèmes de retenue sera efficaces sans la porte installée. Pour répondre à cette exigence, il sera nécessaire d'avoir des restrictions de bras et une porte « pleine » nette ou une combinaison de systèmes de retenue qui serait l'équivalent d'une porte « pleine » nette.
- Une barre transversale en cours d'exécution sous le corps de d'utilisation, pas plus petit que le roll bar applicable à la classe, protègent une partie quelconque du corps d'utilisation qui s'étend en dessous du longeron principal.

30

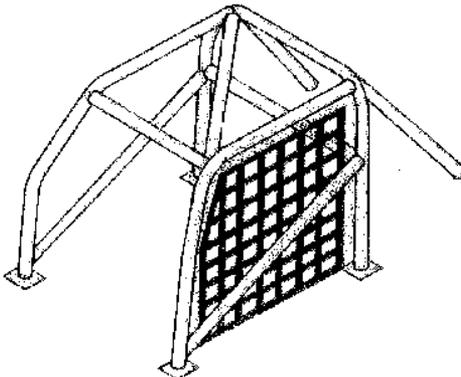
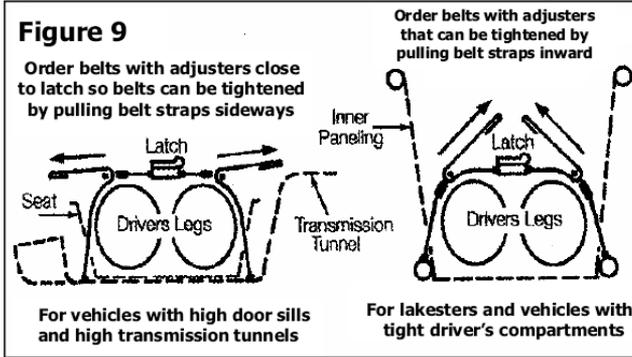


Figure 10

3.E HABITACLE :

Tous les compartiments de pilote, d'utilisation positionnement et des structures avoisinantes doivent être conçus pour soutenir la vision adéquate vers l'avant. Le conducteur doit être en mesure de quitter le compartiment d'utilisation avec facilité. Toutes les portes, trappes et auvents doivent pouvoir être ouverte de l'intérieur et à l'extérieur du véhicule sans utiliser d'outils. Compartiments de conduire tous les ne doivent pas être ouverts à l'extérieur du véhicule ou suivre la surface telle que le conducteur est potentiellement exposé à des dangers tels que l'incendie ou de débris, mais aussi poussière. Un plancher arrière ou la cloison arrière est requise dans tous les véhicules, le cas échéant. Le compartiment d'utilisation sera exempt des arêtes, saillies, supports, etc. à proximité immédiate du conducteur. Non-OEM loquets doivent figurer clairement sur l'extérieur des véhicules en cas d'urgence. Le conducteur doit être en mesure d'atteindre tous les interrupteurs, les robinets et les leviers tandis qu'attaché solidement en place.

Sur les voitures fermées plus de 135 MPH, serrures et verrous de roue de direction doivent être rendus inopérants. Voitures à moteur avant a l'arrière du volant vers l'avant des genoux du conducteur du logement. Les pilote fourni tous les compartiments doivent être munis d'un nouveau pointant vers l'avant apport ou respiration système ordonné au pilote de l'air et avoir une ventilation adéquate pour emporter des fumées. SYSTÈMES DE RESPIRATION D'OXYGÈNE COMPRIMÉ SONT INTERDITS. Tous de respiration et de refroidissement qui alimenter en air le pilote doivent avoir protection ignifuge sur les tuyaux que fournissent de l'air.

3.F PARE-FEU :

Un pare-feu complet pour fournir une barrière étanche et résistant à la flamme entre le moteur et le pilote est requis dans toutes les catégories. Tous les hors-production pare-feu doivent être en métal d'une épaisseur minimale de .060 in. Une épaisseur de po.095 est recommandée. Tous les trous doivent être scellés.

3.G PLANCHER SECONDAIRE :

Toutes les voitures avec les casseroles d'étage mis à jour l'a plancher secondaire de métal dans le compartiment d'utilisation capable de retenir le conducteur et les appendices en cas de la perte des parole/ventre mis à jour l'ou les plaques. Le revêtement de sol secondaire doit être solidement fixé au châssis ou la croix militaire. Métal déployé est acceptée si suffisamment rigide. Sauf en classe de piste ovale Vintage, plancher secondaire est pas plus bas que le bas du cadre, plus l'épaisseur du matériau utilisé.

3.H TRANSMISSION SHIELDS :

Toutes les voitures de plus de 135 MPH, avec les transmissions de type automatique ou planétaire doivent être munies d'une couverture de transmission balistique ou approuvé le bouclier. Il est recommandé que la couverture de transmission/bouclier répondent aux spécifications SFI 4.1.

TRANSMISSIONS DE 3.H.1 :

N'importe quel type de transmission peut être utilisé dans n'importe quelle classe. Dans les voitures de plus de 135 MPH, transmissions automatiques ont un lock-out inverse positif pour empêcher l'engagement accidentel marche arrière.

3.I FUEL SYSTEMS :

Le système complet de carburant doit être solidement monté. Conduites de carburant en plastique ne sont pas autorisés. Une bride à vis en métal doit figurer sur chaque connexion de caoutchouc ou de la conduite de carburant en acier tressé. Tous les composants du circuit carburant doivent être isolées du compartiment d'utilisation ou approuvés au préalable par le Comité technique.

Toutes les canalisations de carburant dans le domaine de l'embrayage et volant moteur doivent rouler à travers des tubes en acier lourd ou à l'extérieur du longeron de châssis, indépendamment de la présence d'un bouclier de nuages de points.

Tous les réservoirs de carburant doivent être ventilés. Les événements de réservoir de carburant doivent être mis en service afin d'éliminer les fuites lors d'un capotage. Tous les réservoirs de carburant sera isolés de l'habitacle et protégées dans le plan de l'entraînement du ventilateur, si utilisé.

3.I.1 carburant arrêté :

Toutes les voitures avec autres que les stocks de carburant a un carburant robinet d'arrêt à la portée de d'utilisation. Pompes à carburant électriques ont un interrupteur dans le circuit de désactiver le fonctionnement de la pompe. Toutes les pompes ont un interrupteur inertiel dans le circuit de désactiver le fonctionnement de la pompe. Tous les tournants carburant vannes doivent avoir une butée pour empêcher la réouverture de la vanne.

Systèmes 3.I.2 de protoxyde d'azote :

Lignes et bouteilles de protoxyde d'azote sont considérés comme une partie du circuit carburant et régis par toutes les exigences de système de carburant. Bouteilles de protoxyde d'azote doivent être bien fixées. Bouteille fixation par colliers de serrage seuls ne suffit pas. Véhicules avec des systèmes de protoxyde d'azote doivent être visiblement identifiés comme tel et l'emplacement de la bouteille (s) doit figurer sur l'extérieur du véhicule. La bonbonne de protoxyde d'azote doit être enlevés lorsque la concurrence dans les classes de l'essence.

32

LE LIMITEUR DE PRESSION DE BOUTEILLE DE PROTOXYDE D'AZOTE DOIT ÊTRE VENTILÉ À L'EXTÉRIEUR DU VÉHICULE PAR UNE LIGNE RIGIDE.

LTA & ECTA seulement : cylindres de protoxyde d'azote sont autorisés à être monté à l'intérieur de l'habitacle. AUCUNE BOUTEILLES DE PROTOXYDE D'AZOTE NE PEUVENT ÊTRE CHAUFFÉES PAR UNE FLAMME NUE.

3.J MANETTES DES GAZ :

Toutes les voitures être pourvues une manette redondant, fermeture automatique avec deux 2 ressorts de rappel adéquats. Il faut aussi une butée pour empêcher le collage en position de "au centre". Sangles orteil pédale d'accélérateur sont obligatoires, sauf le câble OEM ou les manettes de Poussée hydrauliques.

IL EST RECOMMANDÉ D'ÉVITER QUE CÂBLES DOUBLÉ DE PLASTIQUE.

3.K BATTERIES :

Toutes les piles doivent être correctement sécurisées avec attaches et armature métallique. Attaches en plastique ne sont pas autorisés. Piles peuvent être montés dans le compartiment de d'utilisation si scellé dans une boîte d'anti-gouttes acide. Piles de type verre Mat ou pile sèche (Optima, Odyssey, etc.) sont exemptés de cette règle.

Tous les véhicules de plus de 135 m/h doivent disposer d'un interrupteur de débranchement de la batterie principale. L'interrupteur-sectionneur ou un contrôle mécanique positif (câble ou tige) pour le commutateur doit être situé à l'avant ou l'arrière du véhicule, utilisable à l'extérieur et clairement marqué. De normalisation, il est recommandé que l'interrupteur situé sur l'arrière de la voiture. Démonstration de robinet d'arrêt peut être nécessaire au cours de l'inspection technique.

3.L DIRECTION :

Tous les systèmes de direction gear ou le type de liaison. Le volant doit avoir un dégagement suffisant. La colonne de direction doit être montée de façon

rigide. Toutes les pièces mobiles doivent fonctionner librement, sans jeu excessif. La timonerie de direction doit avoir suffisamment d'espace entre le corps et le châssis. Direction doit être assuré au moins deux 2 roues avant.

Il est recommandé que toutes les soudures de système direction être inspectés visuellement sur une base fréquente. Si on observe un problème potentiel dans le processus d'inspection, la Commission peut exiger une certification de rayons x ou magnaflux.

Toutes les extrémités sphériques (c.-à-d., Heim) utilisées dans les systèmes de direction ne doivent pas être faites d'aluminium et aura des rondelles avec un OD plus grand que le Heim de maintenir l'articulation en cas de séparation (joints Heim solide type sont requis). Tous les boulons utilisés dans la tringlerie de direction doivent être au moins de grade 5. Pour les véhicules avec des arbres de direction depuis longtemps, tel qu'utilisé sur la catégorisation de moteur arrière et Lakesters, l'arbre doit être réductible ou avoir une butée d'arbre direction secondaire installée. Mécanismes de largage pour le moyeu volant non métalliques ne sont pas autorisés.

L'utilisation du type de roue de wagon de direction sur les véhicules à roues avant motrices est interdite. Il est recommandé que l'offset de roue des véhicules à roues avant motrices être conçu pour minimiser les direction tirez avec perte de défaillance de la ligne de traction ou en voiture. Systèmes de direction de câble utilisé sur la Ford Pinto ne sont pas autorisés.

3.M PARACHUTE :

R: 175-225 MPH – un seul parachute est requis.

B: 225 + MPH et 2 roues freins – deux parachutes indépendants requis.

C: 250 + MPH avec 4 roue freins - deux parachutes indépendants requis.

D: tous les parachutes sont ouverts au cours de l'inspection.

E: parachutes doivent être solidement montés sur une barre transversale convenable.

F: les recommandations du fabricant doivent être suivies au sujet de la taille du parachute, montage, etc.. Reçoit une attention particulière à la longueur et le point d'ancrage de la ligne d'attache de parachute.

G: performance parachute impropre ou véhicule, gestion des problèmes en raison de la performance de parachute nécessitera un nouveau contrôle.

H: TOUS LES VÉHICULES AYANT UNE DÉFAILLANCE DU PARACHUTE DOIVENT RETOURNER À L'INSPECTION TECHNIQUE POUR DÉTERMINER LA CAUSE DE L'ÉCHEC. UNE NOTATION S'EFFECTUERA DANS LE JOURNAL DE BORD DE VÉHICULE DÉCRIVANT L'ÉCHEC ET LA SOLUTION.

3.N PARACHUTE RELEASE SYSTEM :

N'importe quelle voiture équipée d'un parachute a la sortie montée de telle façon que le conducteur peut actionner il dans des conditions d'urgence alors qu'il est attaché solidement en place porter tous les équipements de sécurité. Tous les systèmes de largage de parachutistes non-manuels doivent également avoir un communiqué redondant, manuel comme une sauvegarde qui satisfait aux exigences ci-dessus.

3.O volants, volant SHIELDS et boîtiers de BELL :

Toutes les voitures de plus de 135 m/h, y compris les voitures à moteur arrière, avec les transmissions non automatiques, doivent être équipées comme suit :

A: volants : Aucun volants d'inertie fonte/fonte d'aluminium ne sont autorisés.

B: volant Shields : Boucliers volant sera Spécifications SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 selon l'application. Une LTA ou ECTA approuvé blindage, en acier épais de 1/4 po, fournissant une couverture de 360 degrés et construit de manière à fournir la rétention de montage embrayage et volant moteur pièces

peuvent être utilisées dans le cas où un blindage de rechange n'est pas disponible.

- C: sur les voitures où aucun volant de rechange ne shield est disponible, et sur des voitures plus petites avec un espace limité d'installer Spécifications SFI ou blindage LTA approuvée, une couverture de spécification 4.1 SFI fabriqués spécifiquement pour être utilisé comme une couverture de volant moteur (bouclier) peut-être être utilisée.
- D: Bell boîtiers : Cars utilizing Carters moteur monte seule (Corvaire, VW, etc.) doit fournir une méthode supplémentaire de rétention de moteur dans la voiture.

SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT DE 3.P :

Systèmes d'échappement peuvent être modifiés dans toutes les catégories. Les systèmes doivent être construits de telle manière que les gaz d'échappement est dirigée passé ou de pilote, réservoirs de carburant, pneus et cours. Piles individuelles doivent être raccordés par soudure ou autre près de l'extrémité libre afin d'éviter la destruction à cause de vibrations.

3.Q FIRE EXTINGUISHING SYSTEMS: (LTA & ECTA uniquement)

A: Under 150 MPH – ne pas nécessaire.

B: 150-175 MPH - 5 lb zone conducteur uniquement comme un minimum. Contrôle du pilote.

C: 175 + MPH - 5 lb zone conducteur comme un minimum. Contrôle du pilote. compartiment moteur de 5 lb au minimum. Contrôle du pilote.

D: approuvé Agents – secteur pilote:

Halon 1301, Halon 1211, DuPont FE36, systèmes de mousse AFFF y compris remplacement Cold Fire 302, Firefox Gem mousse ou Halon certifié pour les espaces confinés.

E: Agents agréés – compartiment moteur:

Tous répertoriés ci-dessus, des poudres chimiques sèches (non recommandé) et de CO2.

F: l'installation doit être en accord avec les recommandations du fabricant.

G: toutes les lignes de l'agent et les buses doivent être métalliques et solidement monté.

H: vannes doivent être conçus pour rester ouvert sur commande.

I: les robinets doivent être à portée du conducteur alors qu'il est attaché en position.

J: pilote zone installation doit être conforme à la taille et la forme de l'habitacle. Seul Halon ou Halon agents de remplacement peuvent être utilisés dans l'habitacle.

K: installation zone moteur doit généralement avoir 2 directionnel dirigé vers la zone de pan en-tête/huile ou être installée selon la recommandation de produits manufacturés.

L: le débit devrait être conçu pour permettre une protection suffisante pour le temps qu'il faudra la voiture à s'arrêter de vitesse.

M: un certificat valide de l'inspection/remplissage (pas plus de 24 mois) pour chaque bouteille d'agent doit être visible à l'inspecteur technique sans enlever la bouteille.

N: l'utilisation de tuyau clamps comme un système de fixation primaire est interdite.

NOTE sur les systèmes aqueux COOLING : Systèmes aqueux exigent que les buses soient réservées aux surfaces nécessitant un refroidissement, c'est-à-dire le pare-feu, cheminée, plancher ou tunnel de transmission. Visant des buses est essentiel afin que rien de l'agent fait obstacle à la vision du pilote à tout moment (ne pas de vaporiser sur le pare-brise ou le pare-soleil du

conducteur). En outre, l'air frais d'évacuation ou de systèmes respiratoires peut être nécessaire dans un espace confiné.

NOTE sur les bouteilles : La quantité d'agent requis ne doit pas être confondu avec un poids total de bouteille. Lignes de livraison agent sont soumis à la poussière et l'humidité colmatage. Compensation fréquente des lignes est recommandée.

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT 3.R :

Tout liquide de refroidissement des systèmes utilisant des lignes de circulation non tressé a pinces métalliques à chaque connexion. L'utilisation de tuyaux en plastique dans un système de refroidissement n'est pas autorisée. Aucuns réfrigérants inflammables ou combustibles ne sont autorisés.

3.S LIGNES D'ENTRAÎNEMENT :

Lignes d'ouvrir le lecteur dans l'habitacle doivent être munis d'un revêtement protecteur. Dans toutes les voitures avec arbres d'entraînement, voir l'article 4.II, il doit y avoir une élingue métal de 360 degrés (au moins ¼ po x 1 po), solidement fixé et monté à l'avant 25 % de l'arbre d'entraînement afin d'empêcher une chute ou une flagellation excessive en cas de rupture de l'arbre d'entraînement ou de joints de cardan.

Embrayages de roue (roue libre) dans les tubulures sont permises dans toutes les catégories. Toutes les barres de traction et les liens arrière doit avoir une sangle métallique près de l'avant fixation point avec un minimum de 1/4 po de diamètre. Torque tube (type début de Ford) tubulures sont exemptés de l'exigence de fronde de l'arbre d'entraînement. Si les triangles arrière sont répartis et associées à des longerons d'agir sous forme de barres de traction, une élingue métal minimale de 1/4 po est nécessaire.

3.T FRONT-END ET SUSPENSION :

Toutes les fixations de fin et la suspension avant doivent être avion écrous "nylstop" ou a fil ou clés à sa place pour les empêcher de venir dehors. Toutes les extrémités sphériques (p. ex., les joints Heim) utilisées dans les systèmes de suspension doivent avoir des rondelles avec un OD plus grande que l'articulation de maintenir l'articulation en cas de séparation (joints Heim solide type sont requis). Non suspendue frontaux de bras est interdits. Aucune suspension avant ne doit avoir plus de 20 degrés de roulette de direction, à moins que les butées de direction sont utilisées. Butées de direction doit être installé pour empêcher des roues « flop sur » et les pneus de toucher n'importe quel composant lorsque la direction est en position de verrouillage complet.

3.U WINDOWS ET PARE-BRISE :

Toutes les fenêtres non-stock et les pare-brise doivent être faits de plastique résistant aux chocs, comme le polycarbonate (Lexan) et doivent fournir 120 degrés de l'avant une vision adéquate. Le rouleau original le trou de fenêtre peut être fermé en remplacement de la fenêtre de verre sans cadre avec en polycarbonate. Sur toutes les voitures de corps ouvert, un pare-brise est recommandé, mais ne doit pas restreindre l'entrée de pilote ou sortie. Dans toutes les catégories où il est permis d'un carénage de l'appui-tête, le pare-brise peut balayer autour de la tête du pilote et se connecter à la coque de chaque côté (voir règle de compartiment du conducteur concernant des arêtes).

Toutes les lames d'essuie-glace et les bras doivent être enlevées. (Voitures de rue excluse) Sur le front et les vitres arrière, pattes de maintien en métal ou sangles sont requis plus de 175 MPH.

T ou lune toits doivent avoir les panneaux conservés avec metal onglets ou sangles.

3.V HOTTES :

Hottes sont nécessaires dans toutes les catégories (sauf la catégorie de Construction spéciale) et doivent être arrimés par des attaches en métal, de cuir ou de sangles. Loquets de capot de production ne suffisent pas à moins que le capot s'ouvre par l'arrière. Panneaux latéraux de Hood (tel que trouvé sur Ford '29) peut-être être enlevés. Début serre-joints de capot type (type de ressort) sont insuffisants.

3.W FREINS :

Freins adéquats sont nécessaires dans toutes les classes. Commandes de frein doivent être à la portée de d'utilisation, tandis que le pilote est solidement sanglé sur le siège. Aucune roue avant freins seuls systèmes ne sont autorisés.

SYSTÈME DE RETENUE DU VENTILATEUR 3.X :

Dispositifs de retenue SFI type ventilateur doivent être utilisés sur tous les véhicules à l'aide de ventilateurs volumétriques. Véhicules où le corps du conducteur est dans le champ de rotation du ventilateur a confinement via un sac de retenue de type SFI.

3.Y SYSTÈME D'HUILE :

Système d'huile moteur doit avoir des filtres, soit montée directement au moteur ou montée à distance, sécurité filaire afin d'assurer la rétention. La fin de filtre peut-être être fixée en place par l'utilisation d'un filtre avec un goujon intégrante ou Bonde, ou en enroulant le filtre avec un collier de serrage. Le point d'attache alors peut être choisi que possible pour s'assurer que le filtre est bloqué. Fil métallique ou sangle est nécessaire.

DÉFINITIONS DE L'ARTICLE 4

Voici une liste de termes et définitions utilisées par la LTA.

4.A CONDUIT D'AIR :

Aérodynamique contre les surpressions dans lequel l'air est canalisé d'un point à un autre. Conduits d'air peuvent percer, mais ne seront étendus pas au-delà de carrosserie extérieure et ne doivent être utilisés afin d'éliminer une place prépondérante (p. ex. une couronne de fender ne peut être enlevée pour une ouverture de conduit). Conduits d'air doivent provenir et sortir à l'arrière de 50 % du véhicule du corps et ne doit pas être dirigé ou éloigner les passages de roues. Construction doit être de matériaux ininflammables.

4.B BOUCHES D'AÉRATION :

Gainables dispositifs de circulation d'air, qui sont censées pour fournir l'air de combustion directement au moteur. Prises d'air ne seront pas originaire sous l'emplacement de stock initial et, sur les voitures à moteur arrière, l'entrée d'air doit provenir de la moitié arrière du corps. Bouches d'aération qui dépasse l'avant de la voiture (autre que les OEM) ne doit pas dépasser 48 pouces carrés de la surface frontale et ne doit pas s'étendre à plus de 12 po et ne doit pas conique, sauf dans les classes où la rationalisation vers l'avant est autorisé. Carburateurs qui font saillie à travers le capot de la voiture doivent être recouvert d'un bouclier.

4.C D'AÉRATION :

Aérodynamique contre les surpressions dans laquelle aucun flux d'air des conduits sont utilisé. Persiennes et queue léger retrait entrent dans cette définition.

4.D AUTOMOBILES :

Aux fins du classement, une automobile est un véhicule terrestre mû par ses propres moyens, exécuté sur au moins quatre 4 roues non alignées, qui doit toujours être en contact avec le sol. Direction doit être assuré au moins deux 2 roues avant. L'automobile doit être propulsée au moins deux 2 roues. Une paire de roues doit être sur le même axe transversal.

4.E LA PRODUCTION AUTOMOBILE :

Tout élément qui est mis en vente par un fabricant automobile reconnu auprès du grand public comme matériel ou accessoire à une automobile de production d'origine est considérée comme la production automobile. Un taux de production d'au moins 500 véhicules du même modèle et l'année pour la vente au grand public est réputé satisfaisant à l'exigence d'une automobile de production.

4.F POIDS À VIDE :

Matériaux ajoutés au véhicule dans le but de poids supplémentaire seulement. Les composants lourds qui remplissent une autre fonction seront identifiés par cette fonction.

4.G BELLY PAN :

Une peau du matériau utilisé pour couvrir le train d'atterrissage d'un véhicule. La peau doit couvrir au moins 51 % de l'atterrisseur du véhicule à prendre en considération un sabot à des fins de classification. LES TROUS DE DRAINAGE SONT NÉCESSAIRES DANS LE DOMAINE DE MOTEUR.

4.H BRANLANTE :

L'enlèvement de matière à une composante du corps d'une manière qui anéantisse la forme originale à haut ou bas.

4.I HACHER :

L'enlèvement de métal d'un composant de corps de manière à réduire la hauteur du composant sans changer la forme d'origine à haut ou bas.

CHANNELING DE 4.I.1 :

L'abaissement du corps sur les longerons.

4.J JURY DE CONCOURS :

Le Conseil d'administration de la LTA en plus du personnel supplémentaire, nommé par la LTA.

4.K CONTOUR :

Contour est la configuration des fenêtres et tôle externe. Tous les panneaux de carrosserie et les fenêtres sont montées de leur relation d'origine fabriquées à moins qu'autrement autorisé.

PERMIS:

R: enlèvement de trim, lumières, windows, planches et intérieur en tôle.

B: dans le cas particulier des sommets hachés, est considéré comme contour ont été conservés aussi longtemps que la relation angulaire du haut vers l'organisme approprié n'est pas modifiée.

PAS AUTORISÉ:

A: passant carrosserie et windows de relations originales de contrôle aérien.

B: serrage des lacunes, remplissage des joints avec du ruban adhésif de calfeutrage ou de la mousse.

C: altérant la forme originale du panneau.

ROUE 4.L COUVERTS :

Aux fins du classement, une roue est considérée couverte si 120 degrés de la circonférence de la bande de roulement est protégé contre le flux d'air par le revêtement.

4.M DRIVER/PILOTE COMITÉ :

Ce Comité sera composé d'au moins deux membres du jury et un minimum de trois non-membres du Conseil et sera responsable de l'examen et les questions connexes de licence.

4.N MOTEUR SWAP :

Un swap de moteur est défini comme lorsque le moteur d'une famille de conception de moteur qui n'était pas disponible comme une usine ou un revendeur installé option pour une année de véhicule donné est utilisée.

CONVERSION ELECTRIQUE EST CONSIDERE COMME UN SWAP MOTEUR.

Une famille de conception du moteur est définie comme les moteurs qui sont fabriqués avec le même matériel de base, ont les mêmes centres d'alésage axe détraqué prend en charge, hauteur de paliers, cam, montage tête, cloche et situation moteur monter des patrons, etc.. Toutes les pièces OEM doivent monter le bloc sans modification.

R: l'utilisation d'un bloc de moteur de remplacement OEM ou aftermarket de la même famille de conception ne constitue pas une approche sectorielle.

B: "moteurs de caisse" ne sont pas considérés comme des swaps de moteur.

C: blocs moteurs de remplacement direct pièces de rechange ne sont pas considérés comme des swaps de moteur (Dart, produits du monde, etc.), s'ils remplissent les critères de définition de conception de swap moteur ci-dessus.

4.O PARE-FEU: (HORS PRODUCTION)

Une barrière métallique entre le compartiment moteur et le pilote, voir l'article 3.F.

4.P PLANCHES :

Lames de plancher sont définis comme les lambris dans la partie inférieure de la voiture hors du compartiment moteur. Marche-pied est monté au-dessus du cadre ou à l'emplacement de stock pour le style de carrosserie et l'année du véhicule. Lames de plancher doivent être à l'intérieur ou sur les composants

ligne tous, suspension et en voiture, bien équipée et solidement fixé avec des trous tous les scellés.

4.Q ESSENCE :

L'essence, comme produit, est un mélange d'hydrocarbures qui peuvent inclure certains LTA acceptable composés oxygénés. La LTA davantage définit l'essence sous forme liquide qui ne contient-elle pas de roulement à des composés azotés, ni oxyde de propylène, ni oxyde d'éthylène et pas plus de 10 % méthanol.

4.R HOTTE SCOOPS :

A hood scoop est un dispositif de prise d'air fonctionnelle utilisé pour le corps complet, véhicules non-soufflés, lorsque cela est permis. Aucune partie d'un carénage de capot face avant ne peut s'étendre vers l'avant du bord d'attaque du capot, être plus de 11" au-dessus de la surface de la hotte à la ligne médiane ou s'étendre au delà du bord de fuite de la hotte plus de 11" à l'axe du. Dégagement entre la pelle et le pare-brise doit être un minimum 1/2 po.

Sur l'arrière face à boules ils ne peut pas être plus de 11" au-dessus de la surface de la hotte à l'axe central. Ils peuvent s'étendre au-delà du bord de la piste de la hotte, mais l'arrière doit être totalement ouvert et dégagement entre la pelle et le pare-brise doit être de 2". Aucun étanchéité mousse n'est autorisé entre la pelle et le pare-brise. Sur les voitures à moteur arrière, le scoop de la hotte peut être installée sur le capot du moteur. Le scoop ne s'étend pas à plus de 11 po qui précède que la surface de la toiture et pas plus loin avant que le bord avant de la lunette arrière.

COMITÉ D'EXAMEN INCIDENT.S :

Ce Comité sera composé de deux membres du jury et non-nommés pour examiner et faire rapport au Conseil sur un incident précis, tel que demandé par le Conseil.

4.T RÉSERVÉS :

4.U LIMB RETENUE :

Un dispositif capable de contenir les bras et les jambes dans le plan intérieur de la structure de rouleur dans le cas d'un incident qui comprend la séparation des panneaux corps véhicule du conducteur.

4.V VOITURE OUVERTE :

N'importe quelle voiture, qui peut être entrée et sortie sans décrochage, s'est desserrée ou n'importe quel panneau amovible. Toutes les voitures ouvertes comme décrit doivent avoir line-of-sight du conducteur au-dessus du corps (spécial Construction exclus). Aucun périscopes autorisés.

4.W OPEN WHEEL :

Une configuration de roue dans laquelle aucune partie de la carrosserie de la voiture n'empiète sur l'intérieur plan du pneu.

RAILS DE TOIT 4.X :

Un morceau de métal angle, perpendiculaire au toit et un minimum de 1/2 po élevée pour un maximum de 3/4 po de haut. Le rail de toit doit être fixé sur le toit de chaque côté, plus près du bord extérieur possible. Les rails de toit doivent être parallèles de l'avant vers l'arrière. Les rails de toit peuvent s'étendre de la base du pare-brise à la base de la lunette arrière. Rails de toit doivent être installés sur n'importe quel coupé, berline ou un camion lorsque les enregistrements existants de la classe dépasse 200 mi/h. porte-bagages ne seront pas considérées aux fins du classement.

4.Y SECTIONNÉE :

La suppression d'une largeur horizontale donnée d'un panneau de carrosserie et de rejoindre la carrosserie pour atteindre une hauteur inférieure.

4.Z PLANCHER SECONDAIRE :

Feuilles de métal dans le compartiment d'utilisation dans le but de retenir le conducteur et les appendices en cas d'étape pan ou pan larme loin du ventre. Pas nécessaire dans les voitures avec des lames de plancher dans le cockpit.

4. AA EN RETRAIT :

La fonctionnalité d'une voiture qui est représentée par la formule D/WB, où D est la distance mesurée entre l'axe transversal de l'axe avant et le trou de bougie plus en avant ou la ligne médiane du front la plupart cylindre sur les moteurs à allumage par compression et WB est l'emplacement.

4. BB PARE-BRISE POST MONTAGE SUPPORT :

Une barre verticale, poster ou soutenir structure à laquelle les montants de pare-brise sont boulonnées, c.-à-d., 1928-1931 et roadsters de Ford ont cette pièce, 1927 1926 et 1932-1934 Ford Roadster ne sont pas.

4. CC RATIONALISATION :

Tout dispositif qui a pour but apparent de la mise en scène, limiter ou contrôler l'air circuler autour ou à l'intérieur de la voiture et n'était pas une partie du corps original sera considérée comme rationalisation.

Suppression de certains dispositifs peut-être également être considérée rationalisation ; configuration d'essieu et en-tête ne sera pas. Toute catégorisation appareils seront considérés comme faisant partie du corps à des fins de classification, voir l'article 2.J. Les types de rationaliser les dispositifs énumérés ci-après sont autorisés dans certaines classes :

4.cc.1 AIR barrages et séparateurs :

OEM ou dispositifs préfabriqués installés sous le pare-chocs avant utilisé pour inhiber et diriger le flux d'air sous le véhicule. Un barrage de l'air peut être attaché à la plombée le bord d'attaque du pare-chocs et pas être s'étendant en avant du pare-chocs avant si longtemps comme aucun point des projets de barrage de l'air de plus de 1/4 po à l'avant de l'original contour du bord d'attaque du pare-chocs avant vu de dessus. Répartiteurs sont permis à condition qu'ils suivent les mêmes exigences de contours comme une jupe. Corps ne peut pas être coupés à accueillir air barrages ou répartiteurs. La jupe avant ou séparateur ne doivent pas entrer en contact avec la surface de course à tout moment. C'est la responsabilité du concurrent pour s'assurer que leur véhicule respecte cette règle lorsque la suspension avant du tube.

4.cc.2 essieu Carenage :

Rationaliser les périphériques connectés à l'essieu pour diriger le flux d'air autour de configuration essieu seulement.

Sabot 4.cc.3 :

Une peau du matériau utilisé pour couvrir le train d'atterrissage d'un véhicule.

4.cc.4 appui-tête carénage :

Carrosserie, sur une voiture ouverte, l'article 4.V, qui s'étend vers l'arrière dans le but de prévenir les bourrasques de vent du pilote. Le carénage ne doit pas être plus large que la cage de sécurité en un point quelconque, ni se prolonger au-delà de l'extrémité arrière du corps.

Jupes 4.cc.5 :

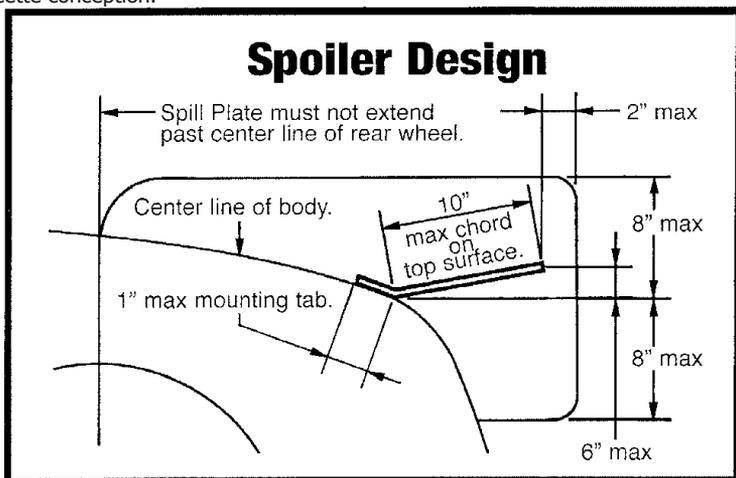
Rationaliser les dispositifs ajoutés à la partie inférieure du corps afin de contrôler les flux d'air sous le corps. La jupe peut être d'une épaisseur maximum de 1/2 po. La jupe doit être dans un seul plan, installé dans le bas du corps, mais ne pouvez pas modifier le contour du corps. Les jupes peuvent s'étendre entre l'axe de l'essieu avant d'un plan vertical à l'extrémité arrière de la bodyline original.

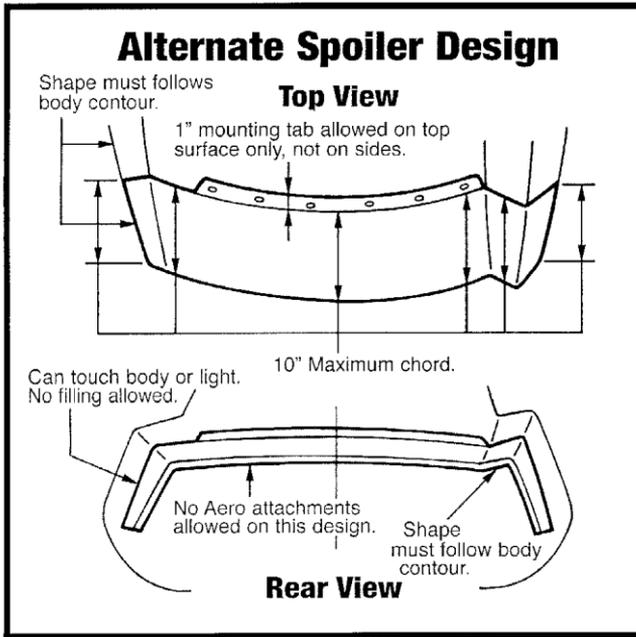
4.cc.6 Spoiler :

Un dispositif sur la partie supérieure du corps dans le but de gêner l'ascenseur. Il doit être monté dans la partie arrière du corps derrière l'axe de l'essieu arrière. Deux modèles différents peuvent être utilisés mais pas mélangés entre eux. Voir les figures 11 et 12. Si un concurrent désire utiliser une approche différente à une implémentation de spoiler, que l'approche doit être soumis au Comité technique d'examen avant l'événement de la course.

DESIGN ONE : L'aileron doit avoir une surface continue pas plus large que le bord extérieur des pneus arrière. La corde maximale mesurée sur la surface supérieure au centre de la voiture peut être 10". Un onglet de 1 po ou charnière peut être ajouté à la fine pointe de l'aileron pour l'application de montage seulement. Une plaque de garde de chaque côté du spoiler est autorisé et doit être monté parallèlement les uns aux autres verticalement et horizontalement. Elle peut s'étendre sans plus en avant que vers l'axe de l'essieu arrière. Plaques de garde peuvent être pas plus de 8 po au-dessus et au-dessous de position installée avant de l'aileron quand le spoiler est parallèle au sol et étendre max au-delà de la fin du spoiler pas plus de 2 po. Aucun des appendices ou des trous qui dirigent l'air ne sont autorisés sur/dans les plaques de garde. Gurney rabats sont autorisés mais ne peuvent s'étendre au-dessus ou derrière les plaques de garde. La conception a permis de combler l'écart horizontal entre les formidables de l'aileron et le corps avec une plaque non plus en avant que l'axe de l'essieu arrière.

Concevoir deux : Le spoiler doit avoir une surface continue unique sans plaque de côté. Corde de spoiler maximale mesurée sur la surface supérieure est 10 po depuis le bord de fuite du corps. Un onglet 1 po peut être ajouté à la bord de plomb du spoiler pour le montage uniquement. Les extrémités de l'aileron doivent suivre le contour du corps et ne dépasseront pas les bords extérieurs du corps à tout moment. Lorsque mis à plat la largeur de l'aileron peut être un non plus large que l'avion à l'extérieur des pneus arrière plus de 16 po. Aucun autres dispositifs aero ou Gurney Flap ne sont autorisés avec cette conception.





42

Clôtures 4.cc.7 de voyage :

Un périphérique dans la partie supérieure avant du corps pour faire trébucher la couche laminaire.

Générateurs de tourbillons 4.cc.8 :

Dispositifs tranchant pointus placé sur le corps pour créer des tourbillons de flux.

Ailes 4.cc.9 :

Les ailes sont une catégorie spéciale d'effet aérodynamique dispositifs destinés à fournir à la force, qui sont admis uniquement sur la catégorisation, Lakesters, Roadsters modifiée, coupés de la concurrence et de la Production des organismes qui avait l'aile en option. Aux fins du classement, l'aile n'est pas considérée comme partie du corps.

4.cc.10 Parachute Pack montures :

Un pack de parachutistes plaque de montage ne doit pas dépasser plus de 1" dépassé le bord du sac à Parachute sur tous les côtés. La longueur maximale de tous les côtés soutenant la plaque de montage doit être 6". Si des sacs de deux chutes sont montés côte à côte sur la même plaque l'espace maximum autorisé entre eux est de 4". Pas plus de deux chutes peuvent être montés sur une plaque de montage. Si les pack Mont/montures doivent être plus de 6" du corps une structure tube doit prendre en charge les plaques/plaques de montage.

4.cc.11 Parachute montage Tubes :

Tubes de montage parachute peuvent aller pas plus loin que 6" derrière l'extrémité arrière du corps original et ne doivent pas être carénés dans le corps. La longueur maximale de n'importe quel côté d'un tube qui s'étend de l'organisme est de 12". Ces dimensions dépendent des règles de classe spécifique.

Virure 4.cc.12 :

Virure est un dispositif aérodynamique situé sous la partie arrière du véhicule à l'arrière du véhicule qui est destiné à diriger le flux d'air sous le véhicule. La virure de carreau peut s'étendre sans autre retour que le bord de fuite du corps et doit être perpendiculaire au sol et parallèle à l'axe du véhicule. La virure de carreau peut être installé sans autre dehors qu'au plan interne de l'arrière des pneus et peut s'étendre sans plus en avant que la ligne de capot de pare-feu ou de corps, selon ce qui est davantage vers l'avant. Les virures OEM et ne répondent pas à cette définition sont autorisés.

4. JJ STREET EQUIPEMENT :

Que le matériel nécessaire au fonctionnement de rue juridique dans la plupart des États. Il inclut, mais n'est pas limité à, haute et basse faisceau des phares, klaxon, feux arrière, feux de signalisation, feux de signalisation, essuie-glaces et un système d'échappement capable d'être étouffé. Stickers ne pas rencontrer le chef et besoins en lumière de queue.

4. EE ÉTAPE PAN :

Un pan de l'étape peut inclure la superficie de la partie arrière plus du pare-feu à une ligne de 10 po à l'avant de l'axe de l'essieu arrière et ne doit pas être inférieur à du cadre à un point quelconque, plus l'épaisseur du matériau utilisé.

Le pan d'étape doit être plat, parallèle au sol (un côté à l'autre) et pas plus large que les longerons. Une boîte peut être construite pour joindre la partie de la transmission qui fait saillie à travers le plateau de l'étape. La boîte doit être rectangulaire Design, plat sur le fond, qui couvre uniquement la partie exposée de la transmission. La boîte ne doit pas être coniques en quelque sorte ; maximal de la transmission doit être 1 dans. Traversent de châssis ne sont pas considérés comme partie du cadre aux fins de cette règle. La transition à l'arrière de la casserole d'étape à la planche de fond doit avoir lieu à 45 degrés ou un angle plus raide d'être exemptés de la définition d'un sabot. Remarque : Un pan de l'étape doit pas partie d'un sabot pour la classification.

4. FF SURALIMENTÉ :

Aux fins de classification, Blown (suralimenté) sera un moteur aspiré artificiellement avec un compresseur à entraînement mécanique ou d'échappement moteur turbocompresseur propulsé par le moteur principal. Le compresseur ou turbo chargeur doit pressuriser le système d'admission, la pression atmosphérique. Cela comprendra également des systèmes comme le mélange du turbo.

Aux fins de l'exécution vers le haut dans la classe, les moteurs atmosphériques peuvent être qualifiées de grillé.

4. COMITÉ CONSULTATIF TECHNIQUE GG :

Un groupe de concurrents, représentants de manufacturers' et d'autres nommés par le Conseil de la LTA pour examiner et mettre à jour les règles de concurrence de la LTA.

4. HH EMPATTEMENT :

Tous les véhicules doivent avoir au moins deux essieux parallèle.

L'empattement est la distance mesurée entre l'axe de l'essieu arrière et l'axe transversal des barreaux du front. L'empattement doit être égale sur les côtés gauche et droit du véhicule à moins de 1 dans.

NOTE : La catégorisation est exemptées de cette règle.

4. II ARBRE DE TRANSMISSION :

Un arbre de transmission est défini comme la connexion entre le moteur ou la transmission et l'unité d'entraînement arrière dans une configuration de disque conventionnel moteur avant/arrière.

4. JJ PARE-CHOCS :

Un pare-chocs est un dispositif en métal que les boulons à un châssis de plafond pour assurer une protection collision et peut être supprimé dans certaines classes. Un pare-chocs est généralement 16 à 20 po au-dessus de la surface de la route. Couvre pare-chocs (morceaux de corps thermoplastique sur les voitures à partir de 1978) est considérés comme partie du corps. La couverture de pare-chocs ne peut pas supprimée ou modifiée dans la forme et le contour si pas permise par les règles de classe. Aux fins de rationalisation, les fascia couvrant l'arceau de sécurité primaire cesse de faire partie du pare-chocs une fois ci-dessus ou ci-dessous la principale région d'absorption de chocs.

4. KK OEM KIT CARROSSERIE :

Kits de corps produites par un constructeur automobile pour un véhicule de l'année spécifique doivent être utilisés comme un paquet complet. 500 kits pour le même modèle ont été/sont tenus d'être pour la vente au grand public répond aux exigences de production. Mélange et correspondance des pièces provenant de différentes années ou ne pas utiliser le kit complet sera considérée rationalisation.

SECTION 5 CLASSES DE VOITURE

Les classes de voiture sont divisés en huit catégories générales : rue, Production, Roadster, modifiées, classique, Vintage, camion et Construction spéciale.

Toutes les règles de sécurité applicables à l'article 3 doivent être respectées comme un niveau minimal de sécurité pour la vitesse que vous envisagez d'exécuter ; peu importe votre catégorie ou classe.

5.A rue catégorie (LTA et ECTA uniquement)



Cette catégorie vise uniquement les véhicules à moteur de la rue. Voitures, de Street Rods, de camionnettes et de voitures de sport sont inclus. Conforme à l'intention de la classe, tous les véhicules doivent être sous licence/tag et assurés. Organes de reproduction ou de fantôme en fibre de verre sont acceptables tant que le véhicule est rue juridique.

CABRIOLETS peuvent concourir en voiture rue TANT QU'ILS ONT UN ARCEAU DE SECURITE (VOIR L'ARTICLE 3.B) et doivent s'exécuter avec le haut et les vitres arrière vers le haut.

Tous les équipements de rue doivent être conservés et en état de fonctionnement. Ces éléments doivent inclure, sans s'y limiter à: windows fonctionnels, essuie-glaces, klaxon, lumières de travail & directionnelles, alternateur, radiateur, (direction assistée & Servo-freins si installé doit être opérables) pleine rue intérieur juridique moins siège arrière. SILENCIEUX est requis et doit être utilisés. Choix du moteur, de transmission et d'extrémité arrière est illimité.

5.A.1 temps seulement (T/O)

Temps est réservé pour les véhicules qui répondent aux exigences de sécurité de la Section 3 de la vitesse qu'ils veulent exécuter mais

R: ne pas correspondent dans une classe, ou

B: souhaite exécuter de test uniquement et pas pour les enregistrements.

5.A.2 rue voiture (classe 135)

Cette classe permet à n'importe qui éprouver le frisson de l'enrobé ouvert. La classe permet à presque tous les véhicules rues de juridiques à participer à nos événements. L'équipe Tech peut aider des nouveaux coureurs à déterminer une classe pour votre véhicule. À quelle vitesse vous pouvez exécuter est déterminé par le niveau de sécurité que vous choisissez de construire dans votre voiture. Sans modification, vous pouvez exécuter comme suit :

R: toutes les normes applicables à l'article 3 doivent être respectées pour votre vitesse prévue.

B: vitesse est strictement limitée aux sous 135 MPH pour tramways.

C: tout véhicule qui ne correspond pas à n'importe quelle classe ou choisit de ne pas fonctionner pendant une

enregistrement se déroulera en T/O.

D: cabriolets doivent avoir un arceau de sécurité.

E: Snell 2005 ou 2010 casque requis.

F: pilotes sans la SFI recommandé 3. 2 a / 1 costume de feu doit porter chemise à manches longues et pantalons (en recommandé).

F: une fois qu'une voiture dépasse un coussin de 5 mi/h, Qu'on ne pourra pas exécuter de nouveau jusqu'à ce qu'il est en pleine conformité avec les règles de concurrence.



5.A.3 Super Street - /GSS, /FSS, /BGSS, /BFSS

R: toutes les normes applicables à l'article 3 doivent être respectées pour votre vitesse prévue.

B: multiples carburation, Injection et surpresseurs / turbocompresseurs autorisée dans Super Street.

C: protoxyde d'azote est l'additif de carburant supplémentaire seulement admis dans la classe de carburant.

D: l'alcool et le nitrométhane ne sont pas autorisés.

E: aucun éléments n'autorisés qui serait illégal tout véhicule pour utilisation de rue.

Toutes les classes de moteurs sont autorisés.



5.A.4 rue Real - /GRS, /FRS

R: toutes les normes applicables à l'article 3 doivent être respectées pour votre vitesse prévue.

B: véritables véhicules de rue sont limitent à seul 4-baril carburateur ou n'importe quelle combinaison initialement proposé et installé par l'usine, ne devant ne pas dépasser quatre carburateurs d'un Canon.

C: aucune injection de carburant et aucun permis de suralimentation.

D: l'alcool et le nitrométhane ne sont pas autorisés.

E: aucun éléments n'autorisés qui serait illégal tout véhicule pour utilisation de rue.

Toutes les classes de moteurs sont autorisés.

5.B PRODUCTION CATÉGORIE

Cette catégorie vise à représenter les véhicules de transport typique, qui peuvent être achetés auprès d'un concessionnaire automobile. Une condition générique pour cette catégorie est que la voiture, ont été initialement produite avec des sièges pour quatre personnes ou plus, c'est-à-dire les adultes ou les enfants. Si la voiture a été produite et vendue avec 2 sièges sur certains modèles et 4 sièges (y compris les strapontins) sur d'autres modèles, les voitures seront classées comme un coupé et berline. Honda CRX, on peut citer 350's Ford Mustang GT, Porsche, Nissan Z 2 + 2, etc.. Un taux de production d'au moins 500 véhicules du même modèle et disponible à partir de n'importe quel stock de dealer's pour la vente au grand public est réputé satisfaire à l'exigence d'une automobile de production. Conforme à cette intention, les voitures sont aérodynamiquement "stock de Pierre" sans pièces de corps autorisé qui n'étaient pas parties de la production du fabricant pour la série du véhicule impliqué.

L'EXIGENCE MINIMALE POUR UN VÉHICULE AU SEIN DE LA GAMME DE L'ANNÉE 1928-1981 À CONCOURIR DANS LES CATÉGORIES DE PRODUCTION DOIT ÊTRE L'UTILISATION D'UN SYSTÈME NON - O.E.M. EFI.

Compter du 1er janvier 2010 tous les participants en cours d'exécution en cours de Production doit avoir des photos de la voiture comme produites avec leur journal de bord à des fins de certification.

CABRIOLETS peuvent se terminer en Production et doivent fonctionner avec le haut et les vitres arrière vers le haut.

Le moteur utilisé doit avoir été disponible dans le modèle de véhicule utilisé comme acheté auprès d'un concessionnaire automobile. Mis à jour le corps, les panneaux de carrosserie, spoilers, air barrages, etc. destinés à et comme acceptée ou sanctionnées par NASCAR, NHRA, SCCA, etc. ne sont pas autorisés pour une utilisation dans cette catégorie sauf si expressément autorisé. Un numéro de pièce du fabricant n'implique pas nécessairement qu'une pièce est une partie du corps original, installé en usine. Les deux panneaux de carrosserie en intérieur et extérieur est considérés comme faisant partie d'un véhicule de production et doit être montés dans leur relation originale à l'autre.

Sièges de course doit être utilisée par la Section 3.D.1. La garniture de panneau côté original, tous les deux avant et arrière, doivent rester ou être remplacés par un équivalent en aluminium. Un stock ou la pleine largeur tableau de bord est obligatoire. Un équivalent fabriqué et non inflammable est acceptable. Tapis, son amortissement matériel, tête d'affiche, mineur chrome trim et emblèmes sont révocables.

Une taille de déplacement différents du même moteur de conception peut-être être utilisée autant il n'est pas un swap moteur tel que défini dans l'article 4.N. Toute transmission, extrémité arrière non-quick change et un démarreur embarqué capable de démarrer le moteur doivent servir aussi longtemps que la conception de roulement originale est conservée.

Véhicules initialement produites comme un châssis de voiture de roue avant et converti au sous-châssis arrière, roues ou quatre roues motrices ne sont pas admissibles au concours dans la catégorie Production. Choix des arbres à cames, induction et d'allumage sont illimitées. Culasses sont limitées au nombre initial de vannes et de la configuration du port.

Les véhicules de cette catégorie qui dépassent 200 MPH, soit si l'enregistrement existant est plus de 200 MPH, a des rails de toit, voir la Section 4.X.

RECORDS DE PRODUCTION DOIVENT ÊTRE APPROUVÉS ET SERONT CERTIFIÉS QU'APRÈS COMPARAISON AVEC LES SPÉCIFICATIONS DU FABRICANT POUR LE MODÈLE ENTRÉ. LE PARTICIPANT EST TENU DE FOURNIR LA DOCUMENTATION APPROPRIÉE. El Caminos et Rancheros répondant aux exigences au sein de cette catégorie seront en compétition dans la classe appropriée.

XX/PRO classe est limitée à la configuration de port de culasse qui avaient été initialement conçue. Cela vaut pour les classes de moteurs XXF et XXO.

Tous les véhicules qui seraient considéré comme un coupé V4 ou V4F Production fermés ou berline est en compétition dans la catégorie V4 ou V4F gaz coupé.

Véhicules utilisant une source d'alimentation hybride, une essence / batterie, seront en compétition dans la classe de pouce cube équivalent du moteur essence. La batterie doit être l'unité stock vendu avec le modèle de véhicule utilisé. La batterie sera scellée sur le véhicule de course pour s'assurer qu'il ne peuvent pas être échangé. Non hors bord charge des packs batterie est autorisé. Si le véhicule est retiré de la compétition de course, toutes les séries précédentes seront annulés. OEM manette de corps doit être utilisé. Le participant doit fournir les documents pour s'assurer que les unités de la production.



48

5.B.1 Production coupé et berline - /PRO

Américains coupés et berlines 1928 pour l'année en cours, étrangers coupés et berlines de 1949 pour l'année en cours, ou coupes de 1928-1981 American et berlines qui ne respectent pas les exigences de la catégorie classique.

Le véhicule sera inchangé en hauteur, largeur ou contour, avec tout stock panneaux montés dans la relation originale entre eux. Cette catégorie n'inclut pas les voitures correctement classées comme sport ou GT. Un taux de production d'au moins 500 véhicules du même modèle pour la vente au grand public est réputé satisfaisant à l'exigence d'une automobile de production. Le participant doit fournir les documents pour s'assurer que les exigences de la production.

Les éléments suivants doivent être conservés à l'emplacement de stock et de la même année et de fabrication comme le corps : cadre, plancher, ailes, capot, calandre, rails de goutte à goutte (ne doit pas être rempli), windows, poignées, de porte, garniture de fenêtre, tableau de bord, phares (haut et bas faisceau), feux arrière, feux de position, feux stop, radiateur, avant et pare-chocs arrière et corne. Stickers ne sont pas acceptés comme satisfaisant à la tête et la queue des exigences concernant les feux. Le réservoir de stock doit être monté, mais ne doivent pas être utilisé. Un radiateur de remplacement de même hauteur et de largeur et monté à l'emplacement d'origine comme OEM doit être utilisé. Blocage débit d'air à travers le radiateur à l'avant ou derrière n'est pas autorisé.

Les modifications suivantes sont autorisées :

- R: les en-têtes.
- B: carénage de capot (Section 4.R).
- C: passages de roue peuvent être arrondies pour le dédouanement de pneu.
- D: siège passager et arrière peut-être être enlevé.
- E: Air barrages et spoilers air identiques à l'équipement en option usine, (OEM) pour le corps en question peuvent être ajoutés.

Ce qui suit n'est pas autorisé :

- R: rationalisation, (Section 4. CC et paragraphes).
- B: conduits d'Air (Section 4.A) ou d'aération (article 4.C).
- C: hacher (article 4.I) ou Channeling (Section 4.I.1).

Les modalités de ces classes seront strictement appliquées pour s'assurer que les voitures engagées sont typiques des rues machines qui peuvent être achetés auprès d'un concessionnaire automobile.

Les classes de moteurs autorisés sont :

AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, XF, XO, XXF, XXO et électrique



5.B.2 Production-suralimenté - / PS

Cette classe est conçue pour les américains et étrangers les coupés et berlines qui répondent à l'exigence de la Production coupé et berline classe qui sont équipés de systèmes de compresseur d'usine. Le véhicule doit être initialement équipé et configuré. Si le véhicule a été initialement équipé d'un turbo chargeur, un chargeur de turbo doit être utilisé. Si le véhicule a été initialement équipé d'un compresseur entraîné de ceinture, un compresseur de ce type doit être utilisé. Les coupés sports suralimenté équipé de strapontins arrière, tels que Mazda RX7 Turbo et Porsche 930 series, ce qui serait considéré comme un véhicule de classe GT, doivent concourir dans la classe GT soufflé.

Les classes de moteurs autorisés sont: B, C, D, E, F, G, H, I et J



5.B.3 Grand Touring Sport - /BGT, /GT

Cette classe est limitée à 2 places production sports cars comme la Corvette, le Honda S-2000 ou la Fiero ainsi que des voitures de production limitée comme le Cobra cinq usine fabriqué par un constructeur automobile reconnu destiné à la conduite à grande vitesse confortable. Un taux de production d'au moins 500 véhicules du même modèle pour la vente au grand public est réputé satisfaisant à l'exigence d'une automobile de production.

Carrosseries produites avec plus de deux places assises comme une Datsun 280Z 2 + 2, Porsche 911 ou Honda CRX même s'ils peuvent seulement avoir deux sièges de saut seront considérées comme un coupé et berline et doivent s'exécuter dans cette catégorie.

Les éléments suivants doivent être conservés en lieu de stock et de la même année que le corps : encadrer, ailes, capot, calandre, goutte à goutte rails (ne doit pas être rempli), windows, poignées de porte, garniture de fenêtre, phares (haut et bas faisceau), feux arrière, feux de position, feux stop, radiateur, avant et pare-chocs arrière et corne. Stickers ne sont pas acceptés comme satisfaisant à la tête et la queue des exigences concernant les feux. Le réservoir de stock doit être monté, mais ne doivent pas être utilisé. Suspension arrière indépendante peut être remplacée par n'importe quel changement non-rapide arrière.

Les modifications suivantes sont requises :

R: tous les véhicules doivent utiliser un siège conçu pour les courses, voir la Section 3.D.1.

B: le rembourrage panneau côté original ou l'équivalent doit rester.

Les modifications suivantes sont autorisées :

R: passages de roue peuvent être pour le dédouanement de pneu.

B: le générateur/alternateur sont révoqués.

C: gaz d'échappement, système doit pouvoir être obturés peut être utilisé (sans piles individuelles).

D: Air barrages et spoilers air identiques à l'équipement en option usine pour l'organisme en question peuvent être ajoutés.

E: garniture chromée mineure et emblèmes sont révoqués.

F: une prise d'Air OEM (article 4.B) peuvent être utilisés. Le pare-brise stock ne peut pas être supprimé ou abaissé.

G: moteur permute tant qu'ils ont été utilisés dans une automobile produite par le même fabricant. (p. ex., Ford Ford, Porsche, Porsche, etc..).

Les modifications suivantes ne sont pas autorisées :

A: Streamlining (Section 4. CC et paragraphes).

B: conduits d'Air (Section 4.A), aération (article 4.C), ou de prises d'air de phare.

C: hacher (article 4.I) ou Channeling (Section 4.I.1).

Les modalités de cette classe seront strictement appliquées afin que les voitures engagées qui y soient typiques des rues machines qui peuvent être achetés chez un revendeur.

Les classes de moteurs autorisés sont: AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J et électrique.

5.C ROADSTER CATÉGORIE

Cette catégorie est spécialement conçue pour les amateurs de Roadsters américain. Voitures dans cette catégorie ont un corps de roadster automobile de production américaine produit entre 1923 et 1938 en nombre annuel de 500 ou plus ou d'une réplique exacte, en aluminium ou en fibre de verre, de la même. Aucune modification n'est autorisée à l'organe approprié de l'arrière d'emplacement de stock pare-feu et la fenêtre vers le bas, et seulement des modifications limitées sont autorisées au capot et le sommet, ni aussi explicitement autorisées dans les règles de classe. Pare-feux peut être modifié, déplacé ou remplacé entièrement.

Organes doivent être montés de façon conventionnelle et tous les panneaux de stock doivent être montés dans leur relation originale à l'autre. Sans ailes sont autorisés sur la mise à jour le, de carburant ou de gaz Roadsters.

TURBOCOMPRESSEURS ne sont pas autorisés sur les moteurs de la classe VINTAGE en compétition dans les CLASSES de corps de ROADSTER, voir Section 2.B.1.

Les dimensions de la bande de roulement minimal pour tous les véhicules de la catégorie Vintage sont 44 po avant et 50 po arrière. Essieux arrière peut être réduite tant qu'aucune partie des pneus s'étend dans la carcasse de la caisse. Mis à jour le Roadsters sont exemptés de l'exigence de la bande de roulement avant. Le diamètre de roue minimale pour tous les Roadsters est 14".



5.C.1 Street Roadster - /STR, /BSTR (gaz seulement)

En plus des exigences de la catégorie générale le corps ne doit pas être modifié en hauteur, largeur ou contour, et tous les panneaux de stock, y compris le capot, sourcil de capot et le pare-brise post pieds de fixation (voir Section 4.BB) qui font partie intégrante du corps, c'est-à-dire soudé sur ou formé dans la tôle de la carrosserie, est maintenu. Stocks panneaux, corrects pour l'année du corps doivent être placés dans leur relation originale à l'autre. Panneaux réplique doit être des copies exactes des panneaux stock en taille et contour. Sur les roadsters avec pare-brise non amovible de messages, la structure de pare-brise peut être coupée à 1 po au-dessus du plus bas bord extérieur du cadre du pare-brise.

Longueur de la hotte, tel que déterminé par l'année du corps, peut être augmentée d'un maximum de 3 po, mesurée le long de l'axe supérieur de la hotte. Le participant doit fournir cette dimension. Traverses avant pourraient être déplacées pour correspondre à l'augmentation de la longueur du capot. Panneaux latéraux de Hood, si utilisé, n'est pas tenus d'avoir le stocks persiennes ou les portes, mais doit suivre le contour original du panneau actions. Panneaux latéraux capot peut-être être rognées de loin pour apurement des châssis structurel ou des composants du moteur. Bulles ou des bosses peuvent couvrir des modifications apportées au panneau latéral capot pour effacer les composantes tant qu'ils ne violent pas les parties applicables de rationalisation, Section 4.C.C.

Garde-boue arrière est requis. Les ailes peuvent se balançait vers le bas du corps, mais peut pas être déplacés, réduites ou élargis. Le bord extérieur d'un fender bobbed ne peut pas être coupé sur un rayon supérieur à la partie inférieure de l'aile originale.

Un maximum de 15 % moteur en retrait est autorisé pour permettre le passage adéquat pour pompe à eau, disques de ventilateur, etc.. Une coquille/calandre peut être sectionnée ou bobbed, mais la largeur ne peut pas être modifiée. Si activé, la coque de la grille doit être du même fabricant que le corps (p. ex. Ford à Ford, Chevrolet pour Chevrolet, etc) mais pas moins de 530 pouces carrés de la surface frontale. Le radiateur doit remplir l'ouverture

de la coquille. La coquille de grille insert doit rester ouvert comme dans la configuration d'origine et être style stock ou disparaître totalement.

Seuls les réservoirs cylindriques sont autorisés en face de la grille. Le réservoir doit être monté horizontalement entre et au-dessus des longerons. Les dimensions maximales autorisées pour le réservoir sont : 10 po diamètre extérieur, circonférence de 32 pouces, 19 pouces de long, a monté un maximum de 2 po du bord d'attaque de la grille.

N'importe quelle image peut être utilisé qui est fabriqué de ronde, carrée ou rectangulaire en acier tubulaire, au moins 2 x.120 po ou canal de pas moins de 4 po x.120 dans. Aucuns multi-tubes cadres ne peuvent être utilisés. N'importe quel bout arrière de type peuvent être utilisé, et élargissement de la bande de roulement arrière pour permettre à pneus dépassent les ailes est permis tant que 50 % de la largeur des pneus est encore couvert par la fender.

Le pilote doit s'asseoir à l'emplacement de stock et ne doit pas être visé par l'entrée d'ou sortir de la voiture par le revêtement de l'habitacle. Le corps peut être canalisé vers le bas du cadre. Plancher dans la voiture doit être stock, ou au-dessus de la lèvre supérieure du longeron supérieur et répondant à la définition des planches contenues dans l'article 4.P.

Un couvre-capote rigide est autorisé, tant qu'elle ne viole pas la définition d'une voiture ouverte, Section 4.V.

Les éléments suivants sont requis : un sifflet, au moins une queue/arrêt lumière, une transmission et deux phares vers l'avant en stock l'orientation. Lentilles de phare doivent être au moins 5 po de diamètre. Les deux lumières seront montés à l'extérieur les bords verticaux de la coquille de la grille et entre 18 po et 24 po depuis le sol, mesuré à la ligne médiane du phare.

Les éléments suivants sont facultatifs : pare-chocs, enregistrement actuel, tapis de sol, ameublement complet, générateur, panneaux latéraux de capot, frein de stationnement, plaque d'immatriculation, ailes avant, marchepieds ou pare-brise.

Ce qui suit n'est pas autorisé au sens de l'article 4 ; La section du corps, Section 4.Y, étape Pan, article 4.EE et rationalisation, article 4. CC et sous-sections. Louvres dans le couvercle de pont arrière sont autorisés tant qu'ils sont scellés à l'intérieur. Carénage de capot, Section 4.R est autorisé. En-têtes peuvent être utilisées, mais peut prendre fin dans un collecteur commun, un minimum de 6" bien au-delà de l'extrémité de la tubulure de l'en-tête.

Les classes de moteurs autorisés sont : AA, A, B, C, D, E, F, G, H, XF, XO, XXF, XXO, V4 et V4F



5.C.2 gaz/combustible Roadster- /BFR, /BGR, /FR, GR

En plus des exigences de la catégorie générale toute trame de type peut-être être utilisé et le corps peut être canalisé vers le bas du longeron inférieur. Les moteurs peuvent être en retrait de 25 % de l'empattement. Emplacement du Driver est facultatif tant que le corps entier du conducteur se situe entre le pare-feu et l'axe de l'essieu arrière.

L'axe de l'essieu arrière ne peut pas être déplacé plus de quatre pouces à l'arrière de la position de stock et pneus arrière ne peuvent dépasser plus de 1 po, au-delà de l'arrière grande partie de l'organisme approprié.

La configuration de la carrosserie entre la ligne originale de pare-brise et de la coquille de la grille est facultative, aussi longtemps que la longueur totale de la voiture, de l'avant de la coque de la grille à l'arrière du corps, avec n'importe quel shell de grille, ne dépasse pas 143 po pour tous les roadsters sauf roadsters 1933/34, qui sont autorisés à 152 en. Tous les autres roadsters dont la longueur stock de production est plus longue que 143 po sont autorisés, leur longueur stock production. Le participant doit fournir cette dimension.

Coquilles de la grille doivent avoir un minimum de 530 pouces carrés de la surface frontale (Ford '28) et doivent être montés dans la même position verticale que la coque originale. La coquille de la grille doit être mesurée au point plus large à la cuve et le capot se séparer la ligne originale et la largeur ne peut pas être modifiée mais peut être sectionnée ou balançait. La hauteur de la coque de la grille peut être pas plus haut que la cheminée du corps telle que construite. Coquilles de la grille d'un design fabriqués après 1932 est interdite sur le corps de 1932 ou une version antérieures.

Le corps à la ligne originale de pare-brise peut être re-profilé pour une configuration plus plate, tant que le contour du corps n'est pas plus bas que le dessus des portes et la distance entre le bas du corps et cadre contour, mesurée à la limite de pare-brise original, n'est pas inférieure à 28-1/4 po.

Les modifications suivantes sont autorisées :

A: porte charnières, pare-brise messages, bouchons et supports sont révocables.

B: écrans plats peuvent couvrir des ouvertures de la grille.

C: réservoirs d'aucune sorte en face de la coquille de la grille sont expressément interdites.

D: casseroles d'étape.

E: un écran plat peut être situé derrière la coquille de la grille et devant la projection verticale du bord d'attaque du bloc moteur. Ce panneau ne doit pas être inférieur à l'armature à n'importe quel point, plus l'épaisseur du matériau utilisé.

F: rationalisation à la Section 4: des conduits d'Air (4.A), bouches d'aération (4.B), bouches d'aération (4.C), hotte Scoops (4.R) et appui-tête carénage (4.CC.4).

G: un couvre-capote rigide et le carénage de la têtère sont autorisés, tant qu'ils ne contreviennent pas à la définition d'une voiture ouverte.

Les modifications suivantes ne sont pas autorisées :

A: les sabots ou tout autres lambris horizontal ne rentrent plus la définition de la planche de fond est expressément interdit.

B: rationalisation, comme défini à l'article 4. CC n'est pas autorisé.

Empatement minimum requise :

Classes AA, A, B, C, D, E, XXF, XXO 100 pouces

Classes F, XF, XO, V4 V4F 95 pouces

Classes G, H 90 pouces

Les classes de moteurs autorisés sont :

AA, A, B, C, D, E, F, G, H, XF, XO, XXF, XXO, V4 et V4F

5.C.2.A American Roadster gaz – C/AGR (gaz seulement)

Il s'agit d'une simple déplacement moteur classe seulement. Toutes les règles qui s'appliquent à la classe existante de gaz/combustible Roadster, 5.2.B, ci-dessus seront appliquées dans cette classe.

Le moteur utilisé doit être une Production automobile américaine ou Light Duty Pick Up moteur camion produites avant 1973. La cylindrée maximale est 372.99 cid (6,111 L). Le moteur peut être d'un plus grand déplacement de OEM et réduit à la classe maximale en réduisant l'alésage et/ou de la course. Tous les moteurs dans cette classe doivent exécuter des blocs de fer des OEM et des culasses. Le fardeau de la preuve quant à l'origine des composants moteur se trouve avec le concurrent. L'induction peut être soit carburateurs, injection mécanique. Allumage doit être à un seul distributeur de magnéto ou points. Aucun EFI, allumage commandé par ordinateur, la collecte de données, ordinateurs etc. ne sont autorisés.

Moteur classe autorisé: C



5.C.3 modification Roadster - /GMR, /FMR, /BGMR, /BFMR

Outre les exigences de la catégorie générale, peut utiliser tout type de châssis et le moteur peut être en retrait de 50 % de l'empattement.

La carrosserie combinés zone couverte ou altérée par la coiffe de la tête, tous les carénages de parachute et tout autre permis protubérances de corps ou de déplacements, d'ouverture à l'arrière de la voiture de l'habitacle original ne doit pas dépasser 65 %, mesurée dans un plan horizontal de la vue de dessus.

Le siège du conducteur peut être n'importe où entre le pare-feu et l'axe de l'essieu arrière. L'organe peut être découpée pour déplacer le pilote aussi loin que possible.

Le corps à la ligne originale de pare-brise peut être re-profilé pour une configuration plus plate, tant que le contour supérieur du corps n'est pas plus bas que le haut des portes, mesurée à l'extrémité avant des portes.

Rationalisation avant et y compris le capot et la canalisation est autorisé. Bouches d'aération, d'aération et les suivantes telles que définies dans la Section 4. CC sont autorisées : répartiteurs, essieu carénage, sabot, carénage de l'appui-tête, jupes, virures et des ailes.

Appui-tête et parachute pack carénage sont autorisés tant que le carénage est pas plus grand que le pack appui-tête ou parachute et ne s'étend pas au-delà de l'arrière de la coque. Push bars ne sont pas solides ou offrir aucun avantage aéro.

Ailes sont autorisés. La largeur de l'aile, y compris les plaques latérales, ne sera pas plus large que le plan vertical intérieur des pneus arrière. La hauteur maximale admissible de l'aile ne doit pas dépasser 65 po du sol mesurée à la partie haute de l'aile. L'arrière de l'aile, y compris les plaques latérales, ne mai pas être en retrait plus de 18 po à l'arrière du corps. La taille totale d'aile (mesurée par l'avant à l'arrière dimension fois la dimension de côté à l'autre, sur la surface supérieure) ne doit pas dépasser 1152 carrés. La partie

inférieure de l'aile doit être au moins 12 po au-dessus de la structure de cage anti-tonneau. Plusieurs ailes d'élément ne sont pas autorisés. Spoilers et systèmes d'entraînement de quatre roues ne sont pas autorisés. Diviseurs ne peuvent s'étendre au-delà du plan intérieur des pneus arrière, ni au-delà de l'arrière plus partie du corps.

Un couvre-capote rigide et le carénage de la tête sont autorisés tant qu'ils ne contreviennent pas à la définition d'une voiture ouverte.

Puits de roues peuvent être remplis à l'emplacement de stock, mais l'essieu arrière ne doit pas être réduite jusqu'à ce que le plan vertical intérieur des pneus arrière est plus étroit que l'aile intérieure originale bien. Aucune altération sur le pont de tortue n'est autorisées.

Aucun carénage ou le revêtement spécial des roues et des pneus est autorisé.

Empattement maximal est de 190 en. Largeurs de bande de roulement minimal admissible sont 38 po avant et arrière de le 50 po. Largeur du corps admissible au bas des portes doit respecter la dimension originellement produite par le fabricant. Le participant doit fournir cette dimension.

Empattement minimum requise :

Classes AA, A 110 pouces

Les classes B, C, D 105 pouces

Classes E, XXF, XXO 100 pouces

Classes F, XF, XO, V4 V4F 95 pouces

Classes G, H 90 pouces

Les classes de moteurs autorisés sont :

AA, A, B, C, D, E, F, G, H, XF, XO, XXF, XXO, V4 et V4F

55



5.C.4 arrière moteur modifié Roadster – / GRMR, /FRMR, /BGRMR, /BFRMR

Outre les exigences de la catégorie générale, n'importe quel type de trame peut être utilisé. Le siège du conducteur doit être entièrement devant le moteur.

Le combiné une partie du corps couverts ou altérée par la coiffe de la tête, tous les carénages de parachute et tout autre permis protubérances de corps ou de déplacements, d'ouverture à l'arrière de la voiture de l'habitacle original ne doit pas dépasser 65 %, mesurée dans un plan horizontal de la vue de dessus. Le moteur entier doit être vers l'avant de l'axe médian de l'essieu arrière. Visibilité du conducteur doit être au-dessus de la carrosserie.

Le corps à la ligne originale de pare-brise peut être re-profilé pour une configuration plus plate, tant que le contour supérieur du corps n'est pas plus bas que le haut des portes, mesurée à l'extrémité avant des portes.

Rationalisation avant et y compris le capot et la canalisation est autorisé. Bouches d'aération, d'aération et les suivantes telles que définies dans la Section 4. CC sont autorisées : répartiteurs, essieu carénage, sabot, carénage de l'appui-tête, jupes, virures et des ailes.

Aucun carénage ou le revêtement spécial des roues et des pneus. Diviseurs ne peuvent pas s'étendre au-delà du plan intérieur des pneus arrière, ni au-delà de la partie arrière de la plupart du corps.

Appui-tête et parachute pack carénage sont autorisés tant que le carénage est pas plus grand que le pack appui-tête ou parachute et ne s'étend pas au-delà de l'arrière de la coque. Push bars ne doivent pas être solide ou offrent un avantage aérodynamique.

Ailes sont autorisés. La largeur de l'aile, y compris les plaques latérales, ne sera pas plus large que le plan vertical intérieur des pneus arrière. La hauteur maximale admissible de l'aile ne doit pas dépasser 65 po du sol mesurée à la partie haute de l'aile. L'arrière de l'aile, y compris les plaques latérales, ne mai pas être en retrait plus de 18 po à l'arrière du corps. La taille totale d'aile (mesurée par l'avant à l'arrière dimension fois la dimension de côté à l'autre, sur la surface supérieure) ne doit pas dépasser 1152 carrés. La partie inférieure de l'aile doit être au moins 6 po au-dessus du point le plus haut du corps. Plusieurs ailes d'élément ne sont pas autorisés.

Un couvre-capote rigide et le carénage de la têtère sont autorisés tant qu'ils ne contreviennent pas à la définition d'une voiture ouverte.

Puits de roues peuvent être remplis à l'emplacement de stock, mais l'essieu arrière ne doit pas être réduite jusqu'à ce que le plan vertical intérieur des pneus arrière est plus étroit que l'aile intérieure originale bien.

Modifications aux systèmes tortue pont, spoilers ou quatre roues motrices ne sont pas autorisées.

56

Empattement minimal est de 140 po et empattement maximal est de 190 en. Largeurs de bande de roulement minimal admissible sont 38 po avant et arrière de le 50 po. Largeur du corps admissible au bas des portes doit respecter la dimension originellement produite par le fabricant. Le participant doit fournir cette dimension.

Les classes de moteurs autorisés sont :

AA, A, B, C, D, E, F, G, H, XF, XO, XXF, XXO, V4 et V4F

5.D CATÉGORIE MIS À JOUR LE

Américains coupés et berlines 1928 pour l'année en cours, étrangers coupés et berlines 1949 pour des coupes année et 1928-1981 américain actuels et les berlines qui ne respectent pas les exigences de la catégorie classique. Cette catégorie regroupe les américains et étrangers les coupés et berlines avec un taux de production d'au moins 500 véhicules du même modèle en vente à la générale hauteur inchangée en public, la largeur ou le contour et tout stock panneaux montés en relation originale entre eux. Le véhicule a été modifié de sorte qu'il tienne n'est plus dans la catégorie Production. Une condition générique pour cette catégorie est que la voiture, ont été initialement produite avec des sièges pour quatre personnes ou plus, c'est-à-dire les adultes ou les enfants. Si la voiture a été produite et vendue avec 2 sièges sur certains modèles et 4 sièges (y compris les strapontins) sur d'autres modèles, les voitures seront classées comme un coupé et berline. On peut citer Honda CRX, Ford Mustang GT 350's, Mustang Boss Laguna Seca, Porsche, Nissan Z 2 + 2, etc.. Seront pas considérées comme non-usine modifications pour ajouter places comme définissant des configurations de sièges aux fins du classement. El Caminos et Rancheros répondant aux exigences au sein de cette catégorie seront en compétition dans la classe appropriée.

L'EXIGENCE MINIMALE POUR UN VÉHICULE AU SEIN DE LA GAMME DE L'ANNÉE 1928-1981 À CONCOURIR DANS LES CATÉGORIES MODIFIÉS DOIT ÊTRE L'UTILISATION D'UN SYSTÈME NON - O.E.M. EFI.

Les coupés et berlines produites de 1949 à l'année de modèle et ne répondant ne pas aux critères de la catégorie classique, doivent rivaliser dans les classes de catégorie modifiée.

Tous les participants en cours d'exécution dans les classes de mise à jour le doivent avoir des photos de la voiture comme produites avec leur journal de bord à des fins de certification. Véhicules en compétition dans les classes de compétition coupé et Sports modifiées doivent être documentation montrant la modification avant de stock véhicule.

Dans la catégorie mise à jour le montant de la modification détermine la classe. Par exemple, une Coupe de gaz est fondamentalement une voiture de Production avec un swap de moteur, un Altered est un coupé de gaz avec phares et calandre couverts et l'ensemble de moteur arrière, un coupé de compétition est un Altered avec le nez allongé et simplifiée.

Dans les classes où la suppression des rétroviseurs est autorisée l'OEM forme aile ou de la porte doit être conservé. Si l'emboutissage possède un boîtier de miroir dans le cadre de la porte ou le garde-boue, cette forme doit être conservée.

Avant air barrages et les répartiteurs sont autorisés dans la catégorie modifiée. Voir l'article de 4.CC.1 pour une jupe et une définition de diviseur. En gaz coupé et berline Classes l'ouverture originale de gril doit rester non couvert.

Véhicules des classes où l'enregistrement actif est supérieure à 275 MPH doivent utiliser le film de sécurité sous windows non-verre de sécurité ou remplacer les fenêtres avec un matériau en polycarbonate. Des renforts supplémentaires doivent être installés pour empêcher l'éruption de fenêtre ou de s'effondrer.

57



5.D.1 concurrence coupé & berline - /GCC, /FCC, /BGCC, /BFCC

Cette classe comprend coupé de production ou berline corps inaltéré en largeur ou contour et doit être conformes aux règles générales de la catégorie. Rationalisation avant et y compris le capot, channeling, sabot et jupes et spoilers, tel que défini à l'article 4.CC. est autorisé.

Une des modifications suivantes doit être faite pour considérer dans cette classe :

A: top doit être haché.

B: le véhicule doit avoir un sabot complet.

C: le corps de la cheminée vers l'avant doit être allongé un minimum de 12".

D: le moteur doit être en retrait un minimum de 25 % et un maximum de 50 % de l'empattement.

Autre que hacher dessus, aucune modification de l'organisme n'est autorisée. Hauteur minimale de pare-brise vertical est 5 en. L'avant et l'arrière chop doivent être égaux. Ouvertures de fenêtre peuvent être couvert par des

plaques plates à l'extérieur de l'ouverture ou laissées en suspens. Rails de goutte à goutte peuvent être enlevés ou remplis. Pilote siège complètement devant l'essieu arrière, l'intérieur du corps et derrière le moteur, sauf dans les voitures à moteur arrière à l'aide de l'emplacement original du moteur. Pilote les trappes de sortie dans le toit sont recommandés, mais ne doivent pas modifier le contour du corps.

Largeur d'aile dont les plaques latérales ne doit pas être plus large que la largeur extérieure du corps. La hauteur maximale admissible de l'aile, y compris les plaques latérales ne doit pas dépasser 65" par rapport au sol mesurée à la partie haute de l'aile. L'arrière de l'aile dont les flasques ne peut-être pas être en retrait plus de 18 po à l'arrière du corps. La partie inférieure de l'aile doit être au moins 6 po au-dessus du point le plus haut du corps. La zone de voilure totale (mesurée par la dimension à-longitudinale fois la dimension de la côte-à-côte sur la surface supérieure) ne doit pas dépasser 1152 place dans. Plusieurs ailes d'élément ne sont pas autorisés.

NOTE : Venus en choisissant d'utiliser un corps avant 1949 dans les classes de compétition coupé n'ont besoin pas satisfait à l'exigence de sièges pour quatre 4 adultes de taille moyenne. Les panneaux d'aile intérieure arrière peuvent être modifiés pour permettre les pneus arrière seront placés dans le corps. Cette indemnité de panneau d'aile arrière ne s'applique pas aux véhicules de la catégorie Vintage à l'aide de moteurs de vintage. Gouttière peut être supprimé.

Les classes de moteurs autorisés sont :

AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, XF, XO, XXF et XXO

58



5.D.2 modifié coupé - /GALT, /FALT, /BGALT, /BFALT

Cette classe comprend des américains et étrangers coupé ou berline organes 1928 pour l'année en cours, inchangée en hauteur, largeur, longueur ou contour. Voitures dans cette catégorie doivent être conformes aux règles générales de la catégorie modifiée. Le corps doit être monté sur le châssis avec tous les panneaux de carrosserie, montés dans la relation originale entre eux. Le pilote siège complètement devant l'essieu arrière, l'intérieur du corps et derrière le moteur, sauf dans les voitures à moteur arrière en utilisant le moteur d'origine emplacement.

Une des modifications suivantes doit être faite pour considérer dans cette classe :

R: l'ajout d'un pan de l'étape telle que définie dans l'article 4.EE.

B: l'échec de moteur max. de 25 % de l'empattement tel que défini dans la section 4.AA.

C: un véhicule à roues avant motrices convertis à propulsion arrière.

D: couvert phares et calandre comme décrit ci-dessous.

N'importe quelle image peut être utilisée tant que la ligne du bas du cadre n'est pas supérieure à la ligne extérieure de la partie inférieure du corps entre le pare-feu et les roues arrière. Une exception sera faite si l'ORIGINAL châssis/carrosserie relation est telle que la ligne inférieure de la partie inférieure du cadre est au-dessus de la ligne extérieure de la partie inférieure du corps, que la combinaison châssis/carrosserie peut-être être utilisée. Le fardeau de la preuve de l'ORIGINAL châssis/carrosserie

mensonges de la relation avec le participant. Le cadre ne doivent pas être exposé du bas du corps. Cette règle ne s'applique pas aux véhicules de classe de corps vintage.

Les suivants sont autorisés :

- R: un corps maximal de 2 % s'étendent dans la zone de la cheminée, devant le pare-feu. Ceci ne s'applique pas à la classe Vintage.
- B: un swap moteur tel que défini à l'article 4.N est autorisé.
- C: pare-chocs, les grilles et les phares avant sont révocables et l'ouverture créée peut être rempli ou couverts. La zone remplie ou recouverte peut affleurer le corps adjacent tant que la forme de base et le contour du véhicule n'est pas modifiée. Air d'admission du moteur peut être canalisé par ces ouvertures.
- D: rails de goutte à goutte peuvent être enlevés.
- E: fixé par ruban adhésif ou des coutures remplis de corps, les portes ou les fenêtres sont autorisées à l'arrière du pare-feu. Windows est monté dans la mode stock ou fixé à l'intérieur de l'ouverture de la fenêtre. Un spoiler sans capital-actions est autorisé au sens de l'article 4.CC.6.
- F: avant 1949 organes peuvent être hachées. Le chop sera égale avant vers l'arrière et doit conserver une hauteur de pare-brise vertical d'au moins 6 pouces au-dessus du sommet de la cheminée avec une longueur horizontale maximale de 7 po de la base du pare-brise au centre de la voiture.
- G: après marché frontaux est autorisées tant que l'élément est conforme aux directives classe.
- H: n'importe quel type de gaz d'échappement qui sort de nulle part de corps mais la partie supérieure.

Ce qui suit n'est pas autorisé :

- A: hayon ne peut pas être rempli ou couverts.
- B: aucune rationalisation, comme décrit dans Section 4.CC, sauf si précisé.
- C: tout lambris horizontal qui peut être interprété comme un sabot.
- D: toit monté spoilers, original pour le corps utilisé.

Véhicules de cette catégorie qui dépassent 200 MPH, soit si l'enregistrement existant est plus de 200 MPH, a des rails de toit.

Les classes de moteurs autorisés sont :

AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, XF, XO, XXF, XXO et électrique



5.D.3 gaz coupé et berline - /GC, /BGC

Cette classe comprend American coupé, berline ou organes convertibles 1982 au courant ; et des organismes étranger coupé, berline ou Cabriolet 1928 pour l'année en cours.

Une des modifications suivantes doit être faite pour considérer dans cette classe :(Aucun dont rend la voiture inéligible pour la compétition en classe Production):

- A: swap moteur.
- B: changement rapide arrière.
- C: Non-stock supercharger.

CABRIOLETS peuvent concourir en gaz coupé & et doivent s'exécuter avec le haut et les vitres arrière vers le haut.

Comme dans la Production, les Coupes de gaz ne peut s'écarter en hauteur, largeur, longueur ou contour. Tous les panneaux de carrosserie doivent être montés dans la relation originale entre eux. Un swap moteur tel que défini à l'article 4.N est autorisé.

NOTE : Tout « restrictive » ou carénage de pare-chocs dans le corps se traduira dans la voiture étant placée dans la classe modifiée. Pare-chocs doivent être des stocks et les encours. Air barrages sont autorisés mais ne doit pas couvrir l'ouverture de la grille originale. Voir les spécifications énoncées dans la description de la catégorie modifiée.

Les éléments suivants doivent être conservés à l'emplacement de stock et de la même année que le corps : encadrer, ailes, capot, calandre, goutte à goutte rails (ne doivent pas être remplis), windows, poignées de porte, garniture de fenêtre, phares (haut et bas faisceau), feux arrière, feux de position, feux stop et pare-chocs. Stickers ne sont pas acceptés comme satisfaisant à la tête et la queue des exigences concernant les feux. Un radiateur de remplacement de même hauteur et de largeur et monté à l'emplacement d'origine comme OEM doit être utilisé. On utilisera un démarreur embarqué capable de démarrer le moteur.

Les modifications suivantes sont autorisées :

- 1) Le moteur peut être en retrait un maximum de 2 % de l'empattement.
- 2) Passages de roues peuvent être arrondies pour dédouanement pneu.
- 3) Le réservoir de gaz générateur/alternateur, cor et stock sont révocables.
- 4) Entrées par Section d'air peut servir 4.B.
- 5) En-têtes peuvent être utilisés.
- 6) Les collecteurs d'échappement peuvent sortir par les ailes avant.
- 7) Garnitures mineure chromées et emblèmes sont révocables.
- 8) Tapisserie d'ameublement et de l'ensemble du siège passager sont révocables.

Les modifications suivantes ne sont pas autorisées :

- 1) Aucun individu d'échappement de piles ou d'échappement de points de vente à travers les portes ou le capot.
- 2) Devant les voitures roues motrices qui ont été converties à propulsion arrière.
- 3) Rationalisation comme décrit dans la Section 4. CC sauf si précisé.
- 4) Reniflards, prise d'air de phare, une seule pièce frontaux.
- 5) Canalisant.
- 6) Blocage du flux d'air à travers le grill ou radiateur devant ou derrière
- 7) Fixé par ruban adhésif ou des coutures remplis de corps, porte ou fenêtre.

Véhicules de cette catégorie qui dépassent 200 MPH, soit si l'enregistrement existant est supérieure à 200 MPH a barre de toit. Voir l'article 4.X.

Moteurs des classes autorisées sont :

AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, XF, XO, XXF, XXO et électrique.



5.D.4 modifiée Sports - GMS, /FMS, /BGMS, /BFMS

Cette classe est conçue pour les voitures de sport production telle qu'acceptée pour la classe GT, qui ont été modifiés de façon à rendre le véhicule illégal pour la catégorie Production.

Cette classe est limitée à la production (moins de 500 véhicules) du même modèle pour la vente au grand public. Parmi les Chevrolet Corvette, Porsche 911, Mazda RX7 et automobiles de série Nissan Z.

Les éléments suivants sont requis : un démarreur capable de démarrer le moteur, feux arrière/stop, une transmission (manuelle ou automatique) et un radiateur lorsqu'il est équipé à l'origine.

- 1) Voitures de classe production GT avec un swap de moteur seront autorisées.
- 2) N'importe quelle image peut être utilisé, consultez l'article 2.D. empattement maximal autorisé sera de 130 en. Peut utiliser tout type de serrage arrière.
- 3) Moteur placement est facultative, tant qu'aucun changement n'est fait à l'emplacement de d'utilisation initialement conçu. Le pilote doit être assis derrière le moteur, sauf dans le cas de la production et les organes de production limitée qui sont conçus pour des emplacements de milieu/arrière moteur. Le pilote ne doit pas être limité d'entrée ou de sortie du véhicule par le revêtement cockpit.
- 4) Plateaux de coupe peut-être être hachées et pare-brise peuvent être abaissés ou retirés.
- 5) Largeur de bande de roulement avant peut être réduite à un minimum de 27 po
- 6) Garde-boue avant peut-être être révoqués à l'emplacement de l'amortisseur stock ou à un point pas po plus loin vers l'avant 6 depuis la base du pare-brise, mesuré à l'axe du véhicule.
- 7) Rationalisation avant et y compris le capot, channeling, sabot et jupes est autorisé.
- 8) Ailes offert comme un élément d'OEM pour l'année/modèle du véhicule peut-être être utilisé. L'aile doit avoir été disponible sur véhicule acheté neuf et l'aile doit rester non modifiée et montée à l'emplacement de stock. Le participant est tenu de fournir la documentation appropriée.
- 9) Spoilers tel que défini dans la Section 4.CC.6 sont autorisés.
- 10) Suppression des pare-chocs et garniture mineur est autorisé tant que le corps n'est pas altéré en longueur, largeur ou contour. Rails de goutte à goutte peuvent être enlevés ou remplis.
- 11) Limitée de production (un minimum de 50 exemples produites) organes de voiture de sport, qui peuvent être placés sur n'importe quelle image, pourront être.

Les modifications suivantes ne sont pas autorisées :

- 1) Ne pourra pas « one of a kind » de corps.
- 2) Événements (article 4.C).
- 3) Appui-tête carénage (Section 4.CC.4) qui s'étend au-delà de l'arrière du corps et attachant du ruban adhésif de corps et fenêtre coutures.

Les classes de moteurs autorisés sont: AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I et électrique.



5.D.5 CIRCLE TRACK - /GCT, /FCT, /VCT (LTA & ECTA uniquement)

Cette classe est pour toutes les voitures de course piste et route de cercle, de saleté ou de trottoir, qui n'entrent pas dans les catégories actuelles de LTA comme coupé de compétition ou modifiées. (par exemple, NASCAR, SCCA ou IMSA avec panneaux modifiés)

Voitures doivent être des roues arrière motrices. Le pilote doit s'asseoir devant l'essieu arrière et entièrement derrière le moteur. Le cadre peut être de n'importe quelle construction répondant à des règles de sécurité, mais toutes les roues doivent être suspendus. Voitures dans cette catégorie doivent avoir un fonctionnement entièrement radiateur monté à l'avant du moteur. Spoilers, air barrages et boules de hotte sont acceptables. Ailes et nerf bars qui donnent une aide aérodynamique ne sont pas autorisés. Porte fenêtres ne sont pas autorisés sur les voitures qui ont des portes ne fonctionne pas. Essence et alcool sont des combustibles acceptés pour cette classe. Protoxyde d'azote et de nitrométhane ne sont pas acceptables. Véhicules d'époque doivent exécuter la conception des moteurs de pre-1948.

62

Basses roue minimales sont les suivantes :

Classes AA thru E, XXO, XXF 86 pouces.

Les classes F, G, XO, XF, V4 68 pouces.

Classes H travers K 60 pouces.

Toutes les classes de moteurs sont autorisés.



5.E CATÉGORIE CLASSIQUE

Tous les participants en cours d'exécution dans les classes classique doivent avoir des photos de la voiture produit par leur journal de bord à des fins de certification.

Les coupés et berlines produites de 1949 à l'année de modèle courant, ne répondant ne pas aux critères de la catégorie classique, doivent rivaliser dans les classes de catégorie modifiée.

Les classes au sein de cette catégorie visent à fournir un lieu de rendez-vous pour les coupés et berlines de le « âge d'or » de la production automobile. Cette catégorie regroupe les américaines et étrangères les coupés et berlines produites entre 1928 et 1981 avec un taux de production d'au moins 500 véhicules du même modèle pour la vente au grand public.

Ils doivent être non altérées en hauteur, largeur et contour avec tous les panneaux de stock, c'est-à-dire, hottes, ailes, portes, etc., montés dans leur relation originale à l'autre. Le véhicule doit avoir été à l'origine produit avec des sièges adaptés pour quatre adultes. Pour des raisons d'économie et d'authenticité historique, certaines technologies de l'électronique du moteur ne sont pas autorisés.

Distinctions de classe :

- 1) Classes de catégorie classique sont l'équivalent des catégories de modification et de la Production avec les modifications du corps est autorisé dans ces catégories.
- 2) American coupés et berlines dans la gamme de l'année 1928-1948 à l'aide de moteurs non millésimé peut rivaliser avec les ailes et running conseils retirée dans les classes modifiées classique.
- 3) Organes avant 1949 au sein de la catégorie classique peuvent avoir une côtelette de beauté de 3 po.
- 4) Étrangers coupés et berlines se limitent aux tailles de moteurs "F" (123,00 à 183,99 cid, 2,016 à 3.014 L).



Les modifications suivantes sont autorisées :

- 1) Un distributeur ou magnéto (système d'un allumage seulement).
- 2) Systèmes d'allumage de type décharge capacitive avec limiteur de régime.
- 3) Allumages capteur contrôlée sont autorisés mais doivent être stock et n'est pas modifiée en quelque sorte pour l'année et le modèle du véhicule entré.
- 4) Carburateur ou injection mécanique ou OEM EFI.
- 5) Direct lecture jauges, électroniques ou mécaniques et les enregistreurs de données sont autorisés.

Les modifications suivantes ne sont pas autorisées :

- 1) Injection électronique de carburant non-OEM, (EFI).
- 2) Capteur contrôlée des systèmes de gestion de moteur avec la boucle de rétroaction.

Afin d'empêcher un véhicule de compétition dans les catégories Classic et la mise à jour le, la politique suivante est créée :

Américains coupés et berlines au sein de la gamme de l'année 1928-1948 à l'aide de moteurs non millésimé comme un Chevy 350 et 351 Ford V8 OHV de Chrysler Hemi, etc. peuvent concourir dans les classes de la catégorie classique. Modifications corporelles doivent se conformer à la classe dans laquelle le véhicule est entré. El Caminos et Rancheros répondant aux exigences au sein de cette catégorie seront en compétition dans la classe appropriée.

Les Classes de corps : /CBFALT, /CFALT, /CBGALT, /CGALT, /CBGC, /CGC

Les Classes de moteurs: AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J

Les Classes de corps : /CPRO

Les Classes de moteurs: AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J

Les Classes de corps: /CPS

Les Classes de moteurs: C, D, E

Les classes de moteurs autorisés sont: AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I

5.F CATÉGORIE VINTAGE

Cette catégorie est spécialement conçue pour les amateurs de fer antique. Bien que le corps en fibre de verre et d'aluminium sont autorisés, l'organisme doit être une réplique exacte d'une voiture de carrosserie d'automobile de production américaine à l'exception de la classe Vintage piste ovale. Aucune modification n'est autorisée à l'organe approprié de l'emplacement de stock pare-feu arrière et la fenêtre vers le bas et seulement des modifications limitées sont autorisées pour le capot et le sommet.

Cette catégorie est organisée en deux groupes : VINTAGE coupés et berlines, qui sont des classes spéciales vintage pour la catégorie modifiée ; et VINTAGE OVAL TRACK, une classe spéciale pour oval track et moteurs construits à véhicules speedway avec pre-1948.

Sauf pour les véhicules de piste ovale Vintage, seules les instances d'automobile produite par un fabricant américain avant 1948, à raison de 500 ou plus tous les ans, ou des répliques exactes de ces organismes sont autorisés. Dessus peuvent être coupés, mais aucune autre modification au contour ou taille de la coque n'est autorisée sauf comme expressément autorisé dans les règles de classe. Hayon peut être rempli mais pas approfondi. Essieux arrière peut être réduite tant qu'aucune partie des pneus s'étend dans la carcasse de la caisse. TURBOCOMPRESSEURS ne sont pas autorisés sur les moteurs de la classe VINTAGE en compétition dans les CLASSES de corps VINTAGE, voir l'article 2.A.

Les dimensions de la bande de roulement minimal pour tous les véhicules de la catégorie Vintage sont 44 po avant et 50 po arrière. Mis à jour le Roadsters sont exemptés de l'exigence de la bande de roulement avant. Le diamètre de la roue minimale pour tous les véhicules de la catégorie Vintage à l'exception de /VOT est 14 po. Organes doivent être montés de façon conventionnelle et tous les panneaux de stock doivent être montés dans leur relation originale à l'autre. Sans ailes sont autorisés sur la mise à jour le, de carburant ou de gaz Roadsters. Pare-feux peut être modifié, déplacé ou remplacé entièrement.

64



5.F.1 VINTAGE coupé & berline Classes :

Une des modifications suivantes se fera à replacer dans la classe Vintage concours Coupe :

- 1) la partie supérieure doit être hachée plus de 3 po de plus bas que la hauteur de l'OEM. Le propriétaire doit fournir les documents de la hauteur mesurée au centre de la cheminée OEM.
- 2) le véhicule doit avoir un sabot complet.
- 3) l'organisme de la cheminée vers l'avant doit être allongé un minimum de 12 po.
- 4) le moteur doit être en retrait au moins 25 % de l'empattement. L'échec de moteur ne doit pas dépasser 50 % de l'empattement.

VINTAGE gaz coupé et berline :

XF/VGC, XO/VGC, XXF/VGC, XXO/VGC, V4/VGC et V4F/VGC

SOUFFLÉ VINTAGE gaz coupé et berline :

XF/BVGC, XO/BVGC, XXF/BVGC, XXO/BVGC, V4/BVGC et V4F/BVGC

VINTAGE GAZ COMPÉTITION COUPÉ :

VF/CCAGV, XO/CCAGV, XXF/CCAGV, XXO/CCAGV, V4/CCAGV et V4F/CCAGV

VINTAGE CARBURANT COMPÉTITION COUPÉ :

XF/VFCC, XO/VFCC, XXF/VFCC, XXO/VFCC, V4/VFCC et V4F/VFCC

COUPE DE GAZ VINTAGE SOUFFLÉ DE COMPÉTITION :

XF/BVGCC, XO/BVGCC, XXF/BVGCC, XXO/BVGCC, V4/BVGCC et V4F/BVGCC

CONCURRENCE DE CARBURANT VINTAGE SOUFFLÉ COUPÉ :

XF/BVFCC, XO/BVFCC, XXF/BVFCC, XXO/BVFCC, V4/BVFCC et V4F/BVFCC

GAZ VINTAGE MODIFIÉ COUPÉ :

XF/VGALT, XO/VGALT, XXF/VGALT, XXO/VGALT, V4/VGALT et V4F/VGALT

CARBURANT VINTAGE MODIFIÉ COUPÉ :

XF/VFALT, XO/VFALT, XXF/VFALT, XXO/VFALT, V4/VFALT et V4F/VFALT

SOUFFLÉ DE GAZ VINTAGE MODIFIÉ COUPÉ :

XF/BVGALT, XO/BVGALT, XXF/BVGALT, XXO/BVGALT, V4/BVGALT et V4F/BVGALT

SOUFFLÉ DE CARBURANT VINTAGE MODIFIÉ COUPÉ :

XF/BVFALT, XO/BVFALT, XXF/BVFALT, XXO/BVFALT, V4/BVFALT et V4F/BVFALT

Les règles dans ces classes sont identiques aux classes modifié catégorie, sauf que les organes seulement 1948 ou plus tôt avec les moteurs XF, XO, XXF, XXO, V4 ou V4F sont autorisés. Dans toutes les classes sauf la VGC, ailes et marchepieds peuvent être enlevées si cela peut être fait par débolonnage les défenses de l'organisme. Avant 1949 organes peuvent avoir une côtelette de beauté de 3 po. Voitures d'avant 1949 doivent avoir des coquilles de calandre/du même fabricant que le corps, par exemple, Ford sur Ford, Chevrolet Chevy, etc.. Air barrages ne sont pas autorisés dans les classes de Sedan à l'aide de moteurs de vintage et Vintage gaz coupé. Exposés de postes mineurs de garnitures, poignées de porte, charnières et gouttières de pluie peuvent être retirés des compétition Coupe et Altered classes seulement. Enlèvement de mineur point de garniture est restreinte à la classe /VGC.

Tous fermés véhicules qui pourraient être considérés comme une V4 ou V4F Production coupé ou berline est en compétition dans la catégorie V4/V4F gaz coupé. Tous ouvert des véhicules qui pourraient être considérés comme V4 ou V4F roadster de production est en compétition dans la catégorie V4/V4F Street Roadster.

5.F.2 PISTE OVALE VINTAGE /VOT

MIDGET PISTE OVALE VINTAGE /MVOT

La classe Trace ovale Vintage est pour moteur vintage, ancienne roue ouverte, moteur arrière, carrossable et Indy, une ou des voitures de deux places, avec une queue effilée et le capot. L'apparence et la conception des voitures dans cette catégorie doivent être pratiques pour, et comme ont été utilisés en compétition piste ovale et SPEEDWAY de la fin des années 1920 à 1957. Un limb retenue système (3.D.3 et 4.U) qui s'étend entre la cloison pare-feu à derrière le siège du conducteur exigeant que les pieds du pilote pour être conservée et protégée, seront strictement appliquées. Un sabot seul n'est pas acceptable.

Le millésime moteurs autorisés dans cette classe doivent être construits avec des blocs de moteur de conception pre 1948; c'est-à-dire, aucune surcharge moderne V8s ou souffleurs ne sont autorisés. Les voitures et les moteurs de cette catégorie devraient également ressembler à des voitures historiques, documentées et être période relativement correcte à l'autre ; par exemple, un moteur GMC mis à plat dans un Kuzma Roadster n'est pas autorisé. Moteur excessive en retrait est interdite. Le bord plus arrière du bloc moteur ne peut dépasser à l'intérieur de la section de la cheminée. Direct monté chien embrayages ou Cindy (pas Ford A) groupes de volant moteur-embrayage tambour besoin non couvert par un bouclier de nuages de points, voir Section 3.O.

Aucun panneaux de carrosserie de Production ne sont autorisés, à l'exception de la coquille de gril. Aucune piste des configurations roadster ne sont autorisées. Un radiateur entièrement fonctionnel doit être monté à l'avant du moteur et le réservoir de carburant doit être monté dans la queue derrière le conducteur. Le pilote doit s'asseoir entièrement derrière le moteur, avant de l'axe arrière et ne doit pas incliner plus de 5 degrés à la verticale. Le cadre peut être de n'importe quelle construction sauf monocoque, et toutes les roues doivent être suspendus (2.D). Chocs doivent être montés en dehors du cadre. « Knock-Off » roues de type spécialement conçus pour la course peuvent être utilisés dans cette classe. Knock-Offs doivent être câblée de sécurité.

Au moins deux freins sur l'essieu arrière ou avant sont requis. Freins doivent être montés en dehors du corps.

66

Ouverture de la grille/nez doit ressembler à la voiture de course documentés et ne peut pas être rempli. Ouverture de la grille/nez à l'entrée d'air doit être un minimum de 30 pouces carrés pour VOT et 25 pouces carrés pour MVOT, sans compter la grille et/ou les barres de la grille.

Bâches et panneaux peut-être être montés autour du cockpit, mais il ne peut y avoir aucune couverture au-dessus de la tête du pilote, à l'exception de la cage de sécurité, ni n'importe quel panneau qui doit être déplacé ou balancé pour en toute sécurité, entrer ou sortir du poste de pilotage.

Effets au sol, les ailes ou les carénages de roue ne sont pas autorisés. Les enjoliveurs en aluminium filé sont autorisés. Les barres de nerf de piste-style habituel sont facultatives si elles ne donnent aucune aide aérodynamique.

Si nécessaire, les packs de parachute doivent être montés derrière la cage de sécurité (sur le dessus de la queue) ou dans l'espace bar de pression. Aucun carénage, moulage ou ailes n'autorisés.

Toutes les autres règles de sécurité sont applicables. Permettra d'accorder une attention particulière pour armer les rapports direction correcte, roulettes adéquates et restrictions. Toutes les voitures doivent être équipées d'un arceau complet, voir Section 3.B. carburant est restreinte à l'essence ou l'alcool. Nitro méthane ou protoxyde d'azote n'est pas autorisé. Dans cette classe moteurs uniquement, hors production arbre à cames de pré-'48 design (Miller, Cindy, HAL, etc.) s'exécuter en classe XXO.

Les classes de moteurs autorisés sont : XO, XF, XXF, XXO, V4 et V4F
Cid maximale Midget Vintage piste ovale/MVOT

À tête plate 150 cid

Frais généraux 125 cid

CATÉGORIE CAMIONS 5.G



5.G.1 Production camionnette - /PP (gaz seulement)

Cette classe est pour 1946 et plus tard américain fait des camionnettes avec lit full stock, inchangée en hauteur, largeur et contour, avec tous les panneaux montés dans la relation originale entre eux. Échantillons de camions autorisées incluent mais ne se limitent pas à ; Chevrolet C série, série F de Ford et autres.

Camionnettes dans cette classe sont tenus de se conformer à toutes les règles de classe, mais aussi toutes les règles dans la catégorie Production (5.B), classe de Production (5.B.1).

Tout camions à quatre roues motrices compresseur et/ou de production doivent courir dans la catégorie modification, classe modifié Pickup. Bâche de ramassage lits avec des bâches ou des panneaux est autorisé. Le couvercle doit être pas plus haut que le bord du lit pickup. Bouchons de rechange lit sont autorisés mais ne doivent pas permettre un quelconque avantage aérodynamique. Micros peuvent s'exécuter avec le hayon déclenché, réduit ou supprimé. Le gaz d'échappement ne doit pas sortir à travers le plancher de ramassage lit.

Micros avec réservoirs de gaz cabine montée doivent avoir supprimé de réservoir de gaz. Le réservoir doit être relocalisé pour n'offrent aucun avantage aérodynamique.

Les classes de moteurs autorisés sont: AA, A, B, C, D, E, XO et XF



5.G.2 Production milieu/Mini camionnette - P/MP

Cette classe est pour 1972 et plus tard américaines et étrangères fait mi/Mini tailles camionnettes avec un lit plein de stock. Le corps est inchangé en hauteur, largeur ou contour avec tout stock panneaux montés en relation originale entre eux. Échantillons de camions autorisées incluent mais ne se limitent pas à ; Chevrolet S-10, Ford Ranger, Nissan et Toyota.

Un suralimenté et/ou production à temps plein, camions à quatre roues motrices doivent courir dans la catégorie modification, classe modifiée Mid/Mini Pickup.

Camionnettes dans cette classe sont tenus de se conformer à toutes les règles de classe, mais aussi toutes les règles dans la catégorie Production, Production de classe.

Bâche de ramassage lits avec des bâches ou des panneaux est autorisé. Le couvercle doit être pas plus haut que le bord du lit pickup. Bouchons de rechange lit sont autorisés mais ne doivent pas permettre un quelconque avantage aérodynamique. Micros peuvent s'exécuter avec le hayon déclenché, réduit ou supprimé. Le gaz d'échappement ne doit pas sortir à travers le plancher de ramassage lit.

Les classes de moteurs autorisés sont: C, D, E, F, G, H et I



5.G.3 modification camionnette - /BMP, / MP

Cette classe est pour 1946 et plus tard américain fait des camionnettes, avec lit full stock, inchangée en hauteur, largeur ou contour, avec tous les panneaux montés dans la relation originale entre eux. Échantillons de camions autorisées incluent mais ne se limitent pas à ; Chevrolet C série, série F de Ford et autres.

Camionnettes dans cette classe sont tenus de se conformer à toutes les règles de classe, mais aussi toutes les règles dans la catégorie modification, classe de gaz coupé.

Configuration minimale requise pour concourir dans la classe de ramassage modifiés est au moins une des conditions suivantes :

- * Swap moteur
- * Quick change arrière
- * Non-stock compresseur

Micros de production avec un compresseur ou quatre roues motrices doivent concourir dans cette catégorie et la classe. Aucune rationalisation comme décrit dans la Section 4. CC n'est autorisé sauf si précisé.

Bâche de ramassage lits avec des bâches ou des panneaux est autorisé. Le couvercle doit être pas plus haut que le bord du lit pickup. Bouchons de rechange lit sont autorisés mais ne doivent pas permettre un quelconque avantage aérodynamique. Micros peuvent s'exécuter avec le hayon déclenché, réduit ou supprimé. Le gaz d'échappement ne doit pas sortir à travers le plancher de ramassage lit.

Micros avec réservoirs de gaz cabine montée doivent avoir supprimé de réservoir de gaz. Le réservoir doit être déplacé afin de n'offrir aucun avantage aérodynamique.

Toutes les classes de moteurs sont autorisés.



5.G.4 modifié le milieu/Mini camionnette - /MMP, /BMMP

Cette classe est pour 1972 et plus tard américaines et étrangères en milieu et minis tailles camionnettes avec lit full stock, inchangée en hauteur, largeur ou contour avec tous les panneaux montés dans la relation à l'autre d'origine. Échantillons de camions autorisés incluent mais ne se limitent pas à ; Chevrolet S-10, Ford Ranger, Nissan etc..

Camionnettes dans cette classe sont tenus de se conformer à toutes les règles de classe, mais aussi toutes les règles dans la catégorie modification, classe de gaz coupé.

Configuration minimale requise pour concourir dans la classe modifiée Mid/Mini Pickup est au moins une des conditions suivantes :

- * Swap moteur
- * Quick change arrière
- * Non-stock compresseur

Micros de production avec un compresseur ou quatre roues motrices doivent concourir dans cette catégorie et la classe. Aucune rationalisation comme décrit dans la Section 4. CC n'est autorisé sauf si précisé.

Bâche de ramassage lits avec des bâches ou des panneaux est autorisé. Le couvercle doit être pas plus haut que le bord du lit pickup. Bouchons de rechange lit sont autorisés mais ne doivent pas permettre un quelconque avantage aérodynamique. Micros peuvent s'exécuter avec le hayon déclenché, réduit ou supprimé. Le gaz d'échappement ne doit pas sortir à travers le plancher de ramassage lit.

Toutes les classes de moteurs sont autorisés.

5.G.5 Diesel camion - /DT

Cette classe est destinée à représenter des camionnettes diesel typique qui peut être de fabrication soit américaine ou étranger. Cette classe est limitée jusqu'à et y compris véhicules un 1 tonne. Le corps doit rester inchangé en hauteur, largeur et contour, avec tous les panneaux stocks original relations entre eux. Earnest

Moteur et arbre de transmission swaps sont autorisés. Volant moteur protections sont obligatoires. Arceaux doivent être montés à l'intérieur de la cabine. Barres peut être monté sur l'extérieur.

Camionnettes dans cette classe sont tenus de se conformer à toutes les règles de classe, mais aussi toutes les règles dans la catégorie modification, classe de gaz coupé.

Les modalités de cette classe seront strictement appliquées pour assurer que les camions est entrées dans les présentes sont typiques des rues machines qui peuvent être achetés auprès d'un concessionnaire automobile.

Bâche de ramassage lits avec des bâches ou des panneaux est autorisé. Le couvercle doit être pas plus haut que le bord du lit pickup. Bouchons de rechange lit sont autorisés mais ne doivent pas permettre un quelconque avantage aérodynamique. Micros peuvent s'exécuter avec le hayon déclenché, réduit ou supprimé.

5.G.6 modifié Diesel camion - /MDT

Cette classe est pour les camions de moteur diesel uniquement, avec organes mis à jour le pas autrement légale pour class camion Diesel.

Le corps ne peut s'écarter en hauteur, largeur ou profondeur. Châssis de camion et train roulant doivent être utilisés. Camions de plus de 14 500 lb sont autorisées de cylindrée illimitée. Camions pleine grandeur sont limitées à un maximum de 750 cid. Issu du milieu/Mini châssis de camions sont limitées à un maximum de 500 cid. Il n'y a aucun saut de classe de cylindrée moteur. Tous les véhicules doivent rivaliser avec le même enregistrement.

Rationalisation derrière la cabine comme lit allongée ou travaux similaires de corps, ne devant pas dépasser la hauteur du lit stock est autorisé. Camions de classe 8 peuvent avoir n'importe quel carénage entre les roues et cadre couvre pour ne pas dépasser la partie supérieure du longeron ou pneus arrière, savoir la plus élevée. Le corps de l'arrière de la cabine vers l'avant ne peut s'écarter en hauteur, largeur ou profondeur.

Pneus doivent être certifiés pour le poids du véhicule et la vitesse de classe minimum ou record. Plaques de protection doivent être conçus et montés de manière à empêcher toute partie du train d'endommager l'hippodrome en cas de défaillance d'un pneu. La plaque de protection ne doit pas être conçue pour former un sabot. Rationalisation des dispositifs ne sont pas autorisés.

Roll cages sont obligatoires et doivent être montés à l'intérieur de la cabine.

Cette classe doit utiliser du carburant diesel événement, si fourni. Pour les autres règlements techniques, se référer à d'autres sections de ce livre.

Cette classe doit utiliser du carburant diesel événement, si fourni.

Turbocompresseurs et compresseurs peuvent être utilisés ; ces moteurs ne vont pas être handicapées avec saut de classe.

Les classes de moteurs autorisés sont AA, A, B, C, D, E, F, G et H



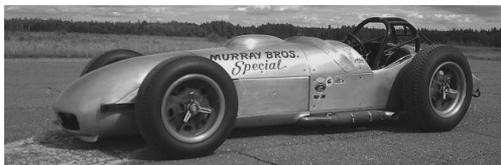
5.G.7 camion Diesel illimité - /UDT

Cette classe est pour les camions à moteur diesel uniquement, modifiées au point d'être illégal pour la classe de camion Diesel modifiés. N'importe quel châssis et du train roulant peuvent être utilisés et les moteurs multiples sont autorisés. Le corps peut être fortement modifié.

Camions de plus de 14 500 lb sont autorisées de cylindrée illimitée. Camions pleine grandeur sont limitées à un maximum de 750 cid. Issu du milieu/Mini châssis de camions sont limitées à un maximum de 500 cid. Il n'y a aucun saut

de classe de cylindrée moteur ; tous les véhicules doivent rivaliser avec le même enregistrement.

Pneus doivent être certifiés pour le poids du véhicule et la vitesse de la classe record ou minimale. Plaques de protection doivent être conçus et montés afin d'éviter toute partie du train d'endommager l'hippodrome en cas de défaillance d'un pneu. La plaque de protection ne doit pas être conçue pour former un sabot. Arceaux sont obligatoires et doivent être montés à l'intérieur de la cabine. Pour les autres règlements techniques, se référer à d'autres sections de ce livre. Tout combustible est autorisé.



5.H CONSTRUCTION SPÉCIALE CATÉGORIE

Cette catégorie est le summum de l'art d'entrée de jeu racer's. Il contient trois groupes principaux. Dans le groupe automobile sont la catégorisation illimitée et Lakesters à roues ouvertes avec une configuration 4 + roue et dans le groupe de moto sont la classe Streamliner et Sidecar Streamliner. Ces classes permettent de gaz soufflé et d'unblown, ou les moteurs à essence. Ce sont des véhicules entrée de jeu tous azimuts avec des blocs moteurs sans capital-actions autorisés, (à l'exception des classes spécifiques de moteur Vintage). L'innovation est encouragée, dans le respect des règles. Production mis à jour le corps sont interdits. Quatre roues motrices est autorisé dans le groupe automobile. Il est fortement recommandé que tous les nouveaux véhicules soumis à une inspection de pré-événement sur rendez-vous auprès de la Commission. Si ce n'est pas pratique à cause de la distance, photographies et dessins peuvent être soumis au Conseil.

71



5.H.1 Lakester - GL, PK50XL2, /BGL, /BFL

Spéciales voitures construites de telle sorte qu'il n'y a aucune rationalisation, carénage ou recouvrement des roues et des pneus. Largeur de bande de roulement est facultatif tant qu'aucune partie du corps ou de carénage de l'essieu n'est plus large que le plan vertical interne plus étroit des pneus. Haubans de voilure doivent figurer dans le plan vertical intérieur des pneus arrière. L'aile doit être montée au moins 12 po au-dessus de la roue arrière mesurée depuis la partie inférieure de l'aile. Ailes avant doivent être pas plus larges que le plan vertical interne de l'ensemble plus étroit des pneus.

Empattement minimal est le suivant :

Classes AA, A 110 pouces

Les classes B, C, D 105 pouces

Classes E, XXF, XXO 100 pouces

Classes F, XF, XO, V4 V4F 95 pouces

Classes G, H 90 pouces

Les classes I, J, K 80 pouces

Les classes de moteurs autorisés sont :

Ω, AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, XF, XO, XXF, XXO, V4, V4F et électrique.



5.H.2 Streamliner - / GS, /BGS, /BFS, /FS /DS

Cette classe est pour la voiture record de vitesse terrestre tous azimuts.

Voitures dans cette classe doivent avoir au moins quatre roues, mais ils ne doivent pas être disposés dans une configuration rectangulaire. La conception du corps est limitée uniquement dans la mesure où au moins deux 2 roues doivent être recouverte. Turbocompresseurs, compresseurs et tout choix de carburant sont admis dans la classe Diesel Streamliner.

Les classes de moteurs autorisés sont :

Ω, AA, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, XO, XF, XXF, XXO, V4, V4F et électrique.

5.H.3 réservés

72

5.H.4 Turbine véhicule - / t

Cette classe est destiné aux véhicules à l'aide de la puissance de turbine (combustion externe) comme le seul moyen de propulsion. Le véhicule doit être conduit de roue. LA CONFIGURATION DE CORPS EST ILLIMITÉE. Le véhicule et le conducteur se réunit tous les règlements techniques et de sécurité, basés sur la vitesse de l'enregistrement existant. La classe se fondera sur le poids du véhicule moins conducteur. Le participant doit fournir un certificat de pesée aux fins du classement.

Classe I moins de 1099 lb inférieure à 500 kg

Classe II 1100-2200 lb 500-1000kg

Classe III 2201 lb et plus de 1000 kg

5.I véhicules électriques

La LTA, en coopération la NEDRA (National Electric Vehicle Drag Racing Association) a développé des classes moteurs EV pour permettre une compilation de records de vitesse de terre de partout dans le monde spécifique aux véhicules à moteur électrique. Tandis que nous maintenons une affiliation avec le NEDRA, qu'elle ne dépasse pas le partage de documents.

Les règles NEDRA sont spécifiques aux véhicules de course de dragsters électriques. Membres NEDRA doivent se conformer à toutes les règles de concurrence de la LTA et règlement à concourir à la LTA sanctionné des événements ; tout comme ils doivent respecter toutes les règles de la NHRA lors d'événements de la NHRA.

Les règles ci-dessous sont une combinaison de règles NEDRA et LTA. Règles LTA ont été substitués où respecter la règle de la LTA. Une règle à laquelle NEDRA est muet est régie par les règles de la LTA en section 2 et 3. Si tout écart est constaté entre les recueils de règles, la LTA et remplace toutes les règles NEDRA.

NEDRA classe Validation :

Alors que tous les véhicules électriques seront en compétition dans une classe appropriée de la LTA pour les enregistrements de la LTA, le directeur technique de EV certifiera la classe NEDRA pour ses dossiers. D'accréditation record de NEDRA, les participants doivent être membres NEDRA.

Désignation de puissance électrique de classe :

Énergie électrique est désigné dans les documents LTA comme un type de carburant: c'est-à-dire /ESS = électrique Super Street.

5.I.1 moteur

A: UNE ATTENTION PARTICULIÈRE S'IMPOSE POUR L'AUGMENTATION DES CHARGES SOUTENUES PLACÉS SUR LES VÉHICULES DE DSL PAR RAPPORT AUX VÉHICULES DRAG. MOTEURS, CÂBLAGE ET REFROIDISSEMENT PEUVENT DOIVENT ÊTRE MIS À JOUR AFIN DE TENIR COMPTE DE CES CONDITIONS.

B: véhicule doit être alimenté par electric motor(s) seulement au cours de la compétition.

C: voitures - Maximum autorisé est de hauteur axe de sortie moteur arbre 24".

D: camions - Maximum autorisé est de hauteur de ligne médiane arbre moteur sortie 36".

E: Exposed-automobiles avec trame, ventilé, ouverte ou brosse remplacement fenêtre moteurs doivent installer une flasque arrière, minimale 0,024 po en acier ou 0,032 pouce en aluminium, ou en Lexan de 0,120 pouce.

F: moteurs conversion doivent être montés en lieu de Cie.

Système de carburant de glace 5.I.2

Tous les véhicules de conversion doivent enlever les réservoirs de carburant et le système de carburant, y compris le matériel de stockage de vapeur, de véhicule.

5.I.3 Transmission

Voir 3.H.1

Boucliers de Transmission 5.I.4

Voir 3.H

Lignes d'entraînement 5.I.4

Voir 3.S

5.I.5 arrière

Conduire des véhicules de chaîne doivent être équipés d'un carter de chaîne minimum 0,125 pouces acier ou 0.250 po en aluminium, longueur de recouvrement et top exécutent de chaîne à l'axe central des pignons.

5.I.6 déflecteur - véhicules à carrosserie ouverte

Chaque véhicule doit avoir la protection d'un pilote de moteur de traction de surcharge. Doit protéger le conducteur de plasma moteur, vol barres de commutateur, du cuivre en fusion, batteries de rupture et pulvérisation d'électrolyte.

Voir la section 3.F – Firewall pour l'orientation.

Piles 5.I.7

A: doit être solidement fixé et scellé de l'habitacle.

B: doit être évacué vers l'extérieur du véhicule.

C: batterie ne peut pas se trouver au-dessus du sommet de l'arrière ou conduire des pneus dans les voitures à roues ouvertes, ni à l'extérieur des lignes de corps en voiture à carrosserie, sauf les véhicules de série OEM.

- D: open véhicules valides ne sont pas autorisés à utiliser hydro-électriques d'aucune sorte.
- E: doit être installé afin de résister à une verticale de 4 G et la charge horizontale de 8 G.
- F: chaque pile ou batterie doit être fixée avec des boulons et sangles proportionnels à la taille et le poids de la batterie.
- G: veuillez vous référer aux directives NEDRA pour les exigences de fixation.
- H: grade 1 boulons ne sont pas autorisés.

Câblage électrique 5.I.8

- A: UNE ATTENTION PARTICULIÈRE S'IMPOSE POUR L'AUGMENTATION DES CHARGES SOUTENUES PLACÉS SUR LES VÉHICULES DE DSL PAR RAPPORT AUX VÉHICULES DRAG. CÂBLAGE DEVREZ PEUT-ÊTRE ÊTRE MIS À JOUR AFIN DE TENIR COMPTE DE CES CONDITIONS.
- B: moteur de traction et/ou n'importe quel câblage haute doit être situé à l'extérieur de l'habitacle.
- C: des fils de tension élevée pour instruments sont autorisé dans l'habitacle.
- D: tout le câblage haute tension doit être situé et fixé pour éviter tout contact de conducteur et/ou des spectateurs. Un câblage plus de 24 volts doit être entièrement couvert.
- E: Câblage moteur traction doit être complètement isolé du châssis et doit avoir conduit complet positifs et négatifs à la batterie.

5.I.9 fusion de Batteries

- R: tous les accus doivent avoir protection contre les surintensités.
- B: batteries secondaires doivent être fusionnées individuellement.
- C: ou les disjoncteurs ou fusibles sont autorisés.
- D: ces dispositifs de protection doivent avoir une tension nominale égale ou supérieure à la tension nominale pack de DC.

5.I.10 de charge

- A: Les batteries peuvent être chargées dans les fosses ou d'autres secteurs seulement désignés.
- B: véhicule doit être assisté et surveillé pendant toute opération de recharge.
- C: véhicule doit être raccordé à l'alimentation en courant au sol lors de la charge **de grille ou de générateur AC**.
- D: chargeur doit être fusionné en interne avec une taille de fusible appropriée pour la chargeurs DC sortie maximale actuelle.
- E: les générateurs utilisés pour charger les fins qui sont unmuffled ou sont réputées être excessivement bruyant peuvent devoir déplacer vers un emplacement distant à la discrétion des officiels de la course.

Allumage 5.I.11

- R: tous les véhicules doivent avoir une indication visible d'une voiture « en direct », à l'exception des OEM.
- B: un commutateur externe activé ou le contrôle de l'interrupteur doit être installé à l'extérieur du véhicule et indiquant en position OFF. L'arrière du véhicule est le lieu de prédilection.
- C: batterie de traction doit être physiquement déconnecté lorsque l'interrupteur est en position d'arrêt
- D: un triangle rouge doit être clairement visible, que le système d'alimentation est allumé. Cela peut être une lumière ou un indicateur mécanique.

5.I.12 Master Cut-off

Tous les véhicules sauf OEM doit être incorporé dans un interrupteur-sectionneur électrique maître qui doit désactiver toutes les fonctions électriques. Interrupteur doit couper la traction moteur batterie pack section

du circuit, et si le commutateur est design push pull, push doit être la fonction de « OFF ».

5.1.13 Classes de tension batterie Pack

Classe	Tension nominale	Tension mesurée
A5	600V	594.1V et plus **
A4	540V	448.9V – 594V
A3	408V	382.9V - 448.8V
A2	348V	330.1V - 382.8V
A	300V	264.1V - 330.0V
B	240V	211.3V - 264.0V
C	192V	184.9V - 211.2V
D	1787	158.5V - 184.8V
E	144V	132.1V - 158.4V
F	1307	105.7V - 132.0V
G	96V	79.3V - 105.6V
H	627	52.9V - 79.2V

S'il vous plaît visitez www.nedra.com pour plus d'informations.

75



5.J 36HP moteur VW (LTA & ECTA uniquement)

Le défi de 36 CV est qu'une compilation de records de vitesse terrestre de partout dans le monde spécifique de VW véhicules à moteur. Tandis que nous maintenons une affiliation avec le défi de 36HP, qu'elle ne dépasse pas le partage de documents. Tous les participants sont tenus de respecter toutes les règles de la LTA et règlements. Règles de la LTA et remplace toutes les règles de 36HP si un écart est constaté.

NOTE : Tous les VW de ne rentrent plus dans le faisceau moteur, transmission, corps et axe décrit lignes directrices seront déroulera dans le VW BANNI VWO classe ou classe LTA appropriée et être admissible à la reconnaissance Club "1" par le défi de 36HP.

Validation de la vitesse :

Toutes les vitesses doivent enregistrés par la LTA chronométrage piège lors d'une épreuve sanctionnée par la LTA. Vitesses relevées avec un compteur de vitesse, le GPS ou le radar ne seront pas reconnus.

« 1 » club de reconnaissance :

Reconnaissance pour la VW 1-Club est interprétée par le défi de 36HP. Tout stock aérodynamique amélioré de Volkswagen, Volkswagen avec ailes en fibre de verre, cagoules ou couvercles de pont, 36hp Lakesters, formule Vees, catégorisation, Dragsters, hachés ou sectionnée de VW, buggy, Baja Bugs, Kit Cars, Trikes ou autres voitures de « course » qui passent leur organisme accréditeur respectif des procédures d'inspection de sécurité seront admissibles à la reconnaissance de Club « 1 ».

5.J.1 CORPS/VÉHICULE :

Toute année Type 1 stock coccinelle Volkswagen Super Beetle organe ou Cal Look berline avec pare-chocs VW stocks (NOTE : Convertible et organes de toit ouvrant coulissant chiffon nécessitent des équipements de sécurité (c'est-à-dire, disponibles auprès de fournisseurs EMPI-partie #3116 point 4 Boulon roll bar) a ajouté. Type 141 Karmann Ghia et pré-67 Type 2 voitures carrossées participeront à séparent les seules catégories de corps style et ne sera pas admissible à la reconnaissance au-delà de 36hp contester des inscriptions Records ou être admissible pour les enregistrements de « Beetle » 36hp vitesse de pointe. Tout métal corps et les ailes avec toutes les lumières, pleine largeur VW pare-chocs (note style « T-Bar » ou Cal-Look, pare-chocs ne sont pas autorisés) et des marchepieds en place et fonctionnement. Essuie-glace & armoiries, antenne, rétroviseurs extérieurs et plaques d'immatriculation peuvent être supprimés pendant la compétition, mais doivent être en place avant et par l'inspection technique. Intérieur doit inclure les deux sièges avant et banquette arrière (partie inférieure du siège arrière peut être exclu), panneaux de garniture de toit et porte. Espaces de couvercle de pont ne sont pas autorisés ! Jupes de garde-boue arrière roue (aftermarket de métal ou de fibre de verre) sont autorisés. Si le système de montage passe l'inspection tech. Voitures Turbo NA36 équipé peuvent avoir les deux l'apport et systèmes d'échappement font saillie dans les trous du couvercle de pont. Aucun boules autorisés sur les côtés de couvercle ou corps de pont. Ailes arrières de véritables Herrods d'assistance ou les nouveaux répliques qui montent sur les entrées d'air sous la lunette arrière sur les bogues peuvent être montés sur n'importe quel coléoptère 36hp que pistes au-dessus de 100 milles à l'heure pour ajouté stabilité et sécurité dans l'ensemble mais les catégories Stock de Pierre et n'affectera pas la classification des corps stock !

Moteur 5.J.2 :

36Hp Carter (bloc) avec culasse stock 36hp goujons en stocks emplacements (8 mm goujons O.K.), tête de 36hp origine VW, Okrasa, Denzel et nouvelles Wolfsburg West Okrasa réplique aftermarket 36hp têtes avec ou sans modifications sont autorisés (pas 1200-1600cc ou Porsche basé têtes!). Tous les moteurs en tôle, d'inclure un « générateur de fonctionnement et ventilateur de refroidissement » sont obligatoires dans toutes les catégories de moteur stock 36hp ou 36hp période couvre-culasses en aluminium et joints d'étanchéité (couvre-culasses en alliage de réplique pour têtes de 36hp sont O.K.).

NOTE : Les systèmes nitreux ne sont pas autorisés dans voitures défi 36hp ou 130 catégories Mile par heure Club ! Si NOX, E85 ou tout autre carburant autre que l'essence ou essence de course est utilisés, les vitesses relevées seront déplacés vers la catégorie Club "1" à l'exception de la classe UNLTD36.

Transmission de 5.J.3 :

Transmission doit être une oscillation de vitesse Volkswagen 4 (non-synchro ou plein-synchro) ou la transmission de I.R.S. originale ou modifiée de Bug (cinq vitesse des conversions, les transmissions de style Porsche et Hewland ne sont pas autorisées).

Suspension 5.J.4 :

Le serveur frontal peut être abaissé à l'aide des poutres essieu VW couramment disponibles, des broches ou des périphériques « à l'exclusion de poutres essieu affinés » dans toutes les catégories (rétrécies poutres sont O.K. dans la catégorie Club « 1 »). Barres stabilisatrices arrière ou compensateurs de carrossage sont acceptables et moyen de style « Moon Disc » cabines quand solidement installés suivant la LTA recommandations peuvent être utilisées dans toutes les catégories. NE pas appliquer aux voitures en cours d'exécution pour « 1 » reconnaissance CLUB seulement au-dessus des lignes directrices.

5.J.5 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ :

Étant donné que presque tous les participants voyageront à une vitesse inférieure à 135 km/h, les règles de la « classe 135 » s'appliquera. Voir Section 3.A.1 et 5.A.2.

Tout participant voyageant plus de 135 m/h doit respecter toutes les règles applicables à la Section 3 pour votre vitesse prévue.

Le dépassement par le défi de 36HP est comme suit :

A: 3-Point de ceinture de sécurité requis.

B: papillon double (2) retourner à ressorts.

C: pneus « S » appréciation excellent état (à 112 m/h) gonflés à 50 livres avec enjoliveurs et bagues de garniture enlevées.

D: H Note : pneus requis plus de 100 mi/h.

E: bouchons de valve métal.

F: carburant de course est autorisé.

G: nitreux n'est pas autorisé.

CLASSES DE 5.J.6 :

Pierre Stock – /VWS

Moteur stock 36hp avec carburateur PCI 28 unique sans aucune modification sauf les remplacements venturi et jet de VW. Doit être équipé d'un système d'échappement double pointe de stock VW style avec embouts, filtre à air, distributeur de marque Bosch VW et avec soin (allumeur Pertronix, système d'huile plein débit, moteur équilibrage et valve d'angle trois coupes sont autorisés). Extracteur échappements non autorisé ! Culasses de stock ! Aucune tête de cylindre, le polissage ou le portage, déplacement ou mises à niveau de l'arbre à cames sont permises. les systèmes électriques de 12 volts sont autorisés.

Remarque : Toutes les catégories de Pierre Stock, Bugs, Ghias et autobus doivent utiliser des Jantes « Acier », qu'il s'agisse de stock, de Porsche ou de pièces de rechange. Jantes ne sont pas autorisés.

Super Stock unique - /VWSS

36hp mis à jour le moteur à carburateur 28PCI unique (modifications hautement recommandées) et 36hp seul port culasses. Nécessite un distributeur Bosch et la bobine. Aucun déplacement, arbre à cames, restrictions de modification ou d'en-tête du carburateur. Collecteur d'admission peut être modifiée ou fabriqués à la main.

Double Super Stock - /VWDSS

Pré 1965 style de l'époque double ou simple gorge double carburateurs systèmes moyen avant 1965 carburateurs uniquement (carburateurs Weber 48 IDA sont pré-1965), montés sur modifiées stock VW 36hp culasses ou période aftermarket 36hp dual port culasses (ou répliques comme Wolfsburg West Okrasa têtes). Nécessite un distributeur Bosch et la bobine. Conversions de

bougie double sont autorisées. Aucune limitation de déplacement, arbre à cames ou en-tête. Collecteurs d'admission fabriqués à la main sont autorisés. Carburator(s) doit être sous le couvercle de pont sans bosses ou mesurètes ou découpes extérieures.

Suralimenté/Kompressor/Fuel Injection - /VWK

N'importe quel compresseur à entraînement mécanique avant 1970 (ou compresseur Pepco/Judson/Shorrock reproduction) ou système d'injection de carburant avant 1965. Nécessite un distributeur Bosch et la bobine. Bougie double conversions sont allowed... Aucune limitation de déplacement, arbre à cames ou en-tête. Double suralimentation bonne période est acceptables comme sont pré 1965 Hilborn style systèmes d'injection de carburant. Turbocompresseurs et systèmes d'injection électronique de carburant ne sont pas autorisés.

L'âge nouveau 36 - /VWNA

N'importe quel moteur turbocompressé 36hp ou surcompresseur poste 1971 entraîné mécaniquement, post 1966 mécaniques et des systèmes d'Injection électronique, post 1966 production carburator(s). Tout allumage et la bobine est autorisé. Conversions de double bougie OK. Aucune limitation de déplacement, arbre à cames ou en-tête. Doubles turbocompresseurs et compresseurs sont acceptables. Composants d'admission et d'échappement peuvent faire saillie à travers le couvercle du pont mais les boules ne sont pas autorisés.

Vitesse maximale illimitée - /VWU

36Hp Carter et mis à jour le période rectifier les culasses. Toute transmission. Les quatre roues configuration de corps avec ou sans modifications. Aucune limitation sur les systèmes de déplacement, arbre à cames, de carburant, d'allumage ou d'échappement.

LAKESTER36 - /VWL

N'importe quel corps lakester classique, formule Vee chassied ou monoplace hors route milieu ou voiture de course arrière moteur équipé d'un de ce qui précède décrit 36hp moteurs. Doivent utiliser un faisceau d'axe de pleine largeur Volkswagen Type 1. Lakesters ne pas équipés du faisceau d'axe de VW comme décrit seront luttent selon les indications de Club « 1 » et ne peuvent bénéficier de la reconnaissance record LAKESTER36. Construction exige l'approbation préalable de la LTA.

Outlaw 36hp - /VWO 1-Club alias

Hors-la-loi classe englobe tous les véhicules de 36HP alimenté de VW qui ne satisfont pas aux exigences des classes VW ci-dessus.

A: véhicule peut courir dans la classe de la LTA pour dossiers et aussi avoir droit à la reconnaissance grâce au défi de 36HP 1-Club.

B: identifiable 36hp Carter requis.

C: deux, trois ou quatre roues dans toutes les configurations par LTA d'application nécessaire.

D: illimité de culasses ou autres modifications moteur autorisées.

E: toute transmission autorisée.

F: protoxyde d'azote autorisé uniquement dans les véhicules de course.

G: construction exige l'approbation préalable de la LTA.

5.K carburant alternatif expérimental/AFX4

(Nouvelle classe – LTA & ECTA uniquement)

Cette classe est destinée à toute voiture ou camion, peu importe la taille de moteur ; normalement aspiré ou soufflé, qui s'exécute sur les carburants de la pompe hors-production. On peut citer : biodiesel, huile d'arachide, huile de soja, hydrogène, etc..

6.

2013 CAR RECORDS

VEH #	DRIVER	TEAM	CLASS	YEAR	1.0 MILE	1.5 MILE
<u>Street Category</u>						
Gas Super Street /GSS						
9249	A WINSTON CHURCHILL	CHURCHILL RACING	AA/GSS	2012		187.128
9162	JOE ANTHONY	ATLANTIC AUTO RACING	A/GSS	2012	173.195	182.521
9866	PIERRE BABIN	FABRI-TECH RACING	B/GSS	2013	180.888	186.705
9162	JOE ANTHONY	ATLANTIC AUTO RACING	C/GSS	2013	173.581	
9162	JOE ANTHONY	ATLANTIC AUTO RACING	C/GSS	2012		183.812
9504	KATE SULLIVAN	SULLIVAN RACING	F/GSS	2012	118.617	
9504	KATE SULLIVAN	SULLIVAN RACING	F/GSS	2012		124.865
8383	John Finn	Wild Hare Racing	G/GSS	2009		129.047
Fuel Super Street /FSS						
4404	WESLEY ARCHER	WESLEY ARCHER	AA/FSS	2013	144.398	150.745
4404	WESLEY ARCHER	WESLEY ARCHER	A/FSS	2012	139.835	144.855
9866	PIERRE BABIN	BABIN RACING	B/FSS	2013	193.993	166.550
9162	Joe Anthony	Atlantic Auto Racing	C/FSS	2011		178.783
9542	Raymond Fournier	Raymond Fournier	D/FSS	2011		129.034
9435	Phillip Reid	Reid Racing	I/FSS	2010		89.311
Blown Gas Super Street /BGSS						
8787	WAYNE KUNG	KUNG RACING	F/BGSS	2013	123.058	128.209`
9780	TED GRAMLICH	TED'S PERFORMANCE	G/BGSS	2012	142.317	
9780	TED GRAMLICH	TED'S PERFORMANCE	G/BGSS	2012		150.624
Blown Fuel Super Street /BFSS						
4404	WESLEY ARCHER	WESLEY ARCHER	A/BFSS	2011		126.938
9778	Jason Theriault	JRT Customs	D/BFSS	2013	192.857	207.203
9778	JASON THERIAULT	JRT CUSTOMS	C/BFSS	2013	189.382	203.419
9778	JASON THERIAULT	JRT CUSTOMS	E/BFSS	2012	187.637	
9778	JASON THERIAULT	JRT CUSTOMS	E/BFSS	2012		197.394
9778	Jason Theriault	JRT Customs	F/BFSS	2011		173.486
9780	TED GRAMLICH	TED GRAMLICH	G/BFSS	2011		148.254
Electric Super Street /ESS						
9410	DAVID COVER	COVER RACING	A/ESS	2012		108.412
Gas Real Street /GRS						
802	IAIN MACARTHUR	DEATHPROOF RACING	AA/GRS	2013	201.965	218.271
9321	George Brockman	George Brockman Racing	A/GRS	2009		171.680
850	Larry Waddell	Waddell Bros.	B/GRS	2010		210.285
850	Frank Waddell	Waddell Bros.	C/GRS	2010		206.469
Fuel Real Street /FRS						
850	Larry Waddell	Waddell Bros. Underdog	C/FRS	2010		159.951
VW 36hp Engine /VWSS, /VWDSS, /VWK36, /VWA36						
Open						
<u>Production Category</u>						
Production Coupe and Sedan /PRO						
3978	Fred Mullaver	FSH Racing	AA/PRO	2011		202.361
3978	Fred Mullaver	FSH Racing	A/PRO	2011		203.592
3978	Jeff Jacobs	FSH Racing	B/PRO	2011		202.311
3978	Jeff Jacobs	FSH Racing	C/PRO	2011		202.868
9863	ELE SULLIVAN	SULLIVAN RACING	D/PRO	2012	137.062	
9863	ELE SULLIVAN	SULLIVAN RACING	D/PRO	2012		147.148
9863	ELE SULLIVAN	SULLIVAN RACING	E/PRO	2013	121.217	126.552
9940	GARY PERKINSON	BRONX LSR	F/PRO	2013	114.668	
9504	ELE SULLIVAN	SULLIVAN RACING	F/PRO	2011		125.096

Production Supercharged (Blown) /PS

863	TERRY RUSSELL	RED COBRA RACING	C/PS	2013	179.575	191.786
863	TERRY RUSSELL	RED COBRA RACING	D/PS	2013	174.065	186.338
9945	ELE SULLIVAN	J.E.S. RACING	E/PS	2013	119.889	
9408	Jacob Barto	Risky Business	E/PS	2010		134.216
9202	ADRIAN TAUER	TTR RACING	F/PS	2013	134.066	140.559
9276	Kyle Dobbins	Chris Dobbins Racing	G/PS	2010		150.748
9202	ADRIAN TAUER	TTR RACING	H/PS	2013	138.659	147.234
9202	ADRIAN TAUER	ADRIAN TAUER	H/PS			143.332

Grand Touring Sports /GT

9411	ROSS MERRILL	ROSS MERRILL	A/GT	2011		141.824
9222	MARK MAYBURY	MARK MAYBURY	B/GT	2011		183.871
9411	Ross Merrill	Ross Merrill	C/GT	2011		139.355

Blown Grand Touring Sports /BGT

9411	Ross Merrill	Ross Merrill	AA/BGT	2011		139.273
9944	RALPH PALLOTTA	PALLOTTA RACING	A/BGT	2013	157.447	
9944	MATHEW PALLOTTA	PALLOTTA RACING	A/BGT	2013		157.474
343	Suppy Wejpanich	BOB WANNER	G/BGT	2011		150.509

Roadster Category**Street Roadster /STR**

55	Joe Ledford	Leadfoot Racing	B/STR	2009		216.596
531	Doug Kenny	Doug Kenny Racing	C/STR	2010		210.358

Blown Street Roadster /BSTR'- Open**Gas Roadster /GR**

2114	Carter Lloyd	No Time To Lose Racing	C/GR	2011		120.803
2114	BOB PETERS	NO TIME TO LOSE RA	D/GR	2012		172.432

Fuel Roadster /FR'- Open**Blown Gas Roadster /BGR**

1946	Steve Van Blarcom	VanBlarcom&Gilmore	D/BGR	2010		211.675
9339	Bob Jepson	Bob Jepson Racing	F/BGR	2010		122.933

Blown Fuel Roadster /BFR

1946	STEVE VAN BLARCOM	Van Blarcom&Gilmore	AA/BFR	2012	210.040	
1946	STEVE VAN BLARCOM	Van Blarcom&Gilmore	AA/BFR	2012		218.374
1946	Ron San Giovanni Jr.	Van Blarcom&Gilmore	A/BFR	2011		219.808
1946	Steve Van Blarcom	Van Blarcom&Gilmore	D/BFR	2013	208.007	
1946	Steve Van Blarcom	Van Blarcom&Gilmore	D/BFR	2011		217.823

Gas Modified Roadster /GMR

9555	Larry Illingsworth	ERLI Days Racing	A/GMR	2009		202.900
------	--------------------	------------------	-------	------	--	---------

Fuel Modified Roadster /FMR

9555	Ed Ruggeri	ERLI Days Racing	A/FMR	2009		69.057
------	------------	------------------	-------	------	--	--------

Blown Gas Modified Roadster /BGMR'- Open**Blown Fuel Modified Roadster /BFMR'- Open****Gas Rear Engine Modified Roadster /GRMR**

260	ED BRACE	BRACE'S GREENHOUSE	B/GRMR	2013	134.582	141.090
260	ED BRACE	BRACE'S GREENHOUSE	C/GRMR	2013	134.401	141.614
260	ED BRACE	BRACE'S GREENHOUSE	D/GRMR	2012		138.000

Fuel Rear Engine Modified Roadster /FRMR

260	ED BRACE	BRACE'S GREENHOUSE	A/FRMR	2013	137.055	142.796
260	ED BRACE	BRACE'S GREENHOUSE	C/FRMR	2013	131.081	137.875
260	ED BRACE	BRACE'S GREENHOUSE	D/FRMR	2012		143.375

Blown Gas Rear Engine Modified Roadster /BGRMR

260	Ed Brace	Brace's Greenhouse	D/BGRMR	2009		175.534
-----	----------	--------------------	---------	------	--	---------

Blown Fuel Rear Engine Modified Roadster /BFRMR

260	Edward Brace	Brace's Greenhouse	C/BFRMR	2011		157.441
-----	--------------	--------------------	---------	------	--	---------

260	Ed Brace	Brace's Greenhouse	D/BFRMR	2010	160.852
-----	----------	--------------------	---------	------	---------

Modified Category

Gas Coupe /GC

9769	CARL THERIAULT	ZOOMZOOMZOOM	AA/GC	2013	185.215
9912	DWAYNE GAGNON	DWAYNE GAGNON	AA/GC	2012	165.800
9769	Dick Jurkowski	Dick and Gail Jurkowski	A/GC	2010	200.919
9769	CARL THERIAULT	THERIAULT RACING	B/GC	2013	187.156 198.180

Blown Gas Coupe /BGC

863	Terry Russel	Blackbird SC	D/BGC	2011	210.660
863	Lawson F. Bilhardt	Black Bird SC	E/BGC	2011	210.581

Gas Competition Coupe and Sedan /GCC

1034	BOB BIDEN	BOB BIDEN	B/GCC	2011	190.128
1034	Rodney W. King	Sam Sampson Coupe	C/GCC	2010	162.328

Fuel Competition Coupe and Sedan /FCC'- Open

Blown Gas Competition Coupe and Sedan /BGCC

9493	Cyrus Clark	Cyrus Clark	E/BGCC	2011	129.895
9477	Ransom Holbrook	Holbrook SHO	F/BGCC	2009	151.829

Blown Fuel Competition Coupe and Sedan /BFCC'- Open

Gas Modified Sports /GMS

3611	DAVID GRAY	VALLEY PRIDE RACING	B/GMS	2012	131.475
306	GARY GUSTAFSON	GARY GUSTAFSON	B/GMS	2013	184.302 197.604

Fuel Modified Sports /FMS

306	Nate Gustafson	Gustafson Racing	B/FMS	2009	194.666
-----	----------------	------------------	-------	------	---------

Blown Gas Modified Sports /BGMS

	Bob Self	Half Fast Racing	AA/BGMS	2010	211.113
	Bob Self	Half Fast Racing	A/BGMS	2010	211.723
	Bob Self	Half Fast Racing	B/BGMS	2010	205.634
	David Rudan, Jr	Half Fast Racing	C/BGMS	2010	217.517

Blown Fuel Modified Sports /BFMS

9063	Andrew DiMartino	DiMartino Fabrication	F/BFMS	2010	182.466
------	------------------	-----------------------	--------	------	---------

Gas Altered Coupe /GALT

9095	JIM CLEMENS	MCKINNEY & BUTLER	A/GALT	2012	192.422
9095	JIM CLEMENS	MCKINNEY & BUTLER	A/GALT	2012	208.015
9304	ANDRE MORNEAU	MORNEAU RACING	B/GALT	2012	192.706
757	JACK ROGERS	JACK ROGERS RACING	A/FALT	2013	201.037 214.645

Blown Gas Altered Coupe /BGALT

7791	George Turner	Geezer Racing	B/BGALT	2011	202.630
863	TERRY RUSSELL	L BILHARDT RACING	C/BGALT	2012	174.387
863	LAWSON BILHARDT	L BILHARDT RACING	D/BGALT	2012	174.552

Blown Fuel Altered Coupe /BFALT

7791	Brian Acton	Geezer Racing	A/BFALT	2011	204.674
7791	Brian Acton	Geezer Racing	B/BFALT	2011	203.450
9232	Luke Kohler	Red Hot Racing	C/BFALT	2010	201.252
9276	Chris Dobbins	Chris Dobbins Racing	G/BFALT	2010	147.984

Gas Circle Track /GCT

7100	Gary Beineke	G-Series Racing	AA/GCT	2010	208.478
9321	George Brockman	George Brockman Racing	A/GCT	2010	168.558
9261	ERIC HATCH	HATCH RACING	B/GCT	2012	138.127
4300	ERIC HATCH	HATCH RACING	B/GCT	2012	129.365
4300	GARY BEINEKE	G-SERIES RACING	C/GCT	2013	190.568
6299	David Haas	Maxx2Racing	C/GCT	2011	208.490
9250	Bob Hemmenway	Lynn Racing	D/GCT	2010	171.706
9388	Barry D. Roy	Barry D. Roy Racing	XF/GCT	2010	97.737

81

1312	MARCIA BARKER	RACING THOUGHTS M/S	XO/GCT	2012	97.226	
1312	MARCIA BARKER	RACING THOUGHTS M/S	XO/GCT	2012		100.248
Fuel Circle Track /FCT						
7100	PAM BEINEKE	G-SERIES RACING	AA/GCT	2013	187.391	
9321	DAWN BASSETT	BIRDMAN RACING	A/GCT	2013	153.860	164.434
9250	Bob Hemmenway	Lynn Racing	D/FCT	2010		169.201
9388	Barry D. Roy	Barry D. Roy Racing	XF/FCT	2010		97.401
1312	MARK MAYBURY	RACING THOUGHTS M/S	XO/FCT	2012	98.347	
1312	MARK MAYBURY	RACING THOUGHTS M/S	XO/FCT	2012		101.077

Classic Category

Classic Production Coupe /CPRO

9603	Robert Davis, Jr	Out to Lunch Bunch	A/CPRO	2009		148.436
9899	ED BLAKESLEE	BLAKESLEE RACING	B/CPRO	2013	125.297	131.817
9100	DAVE WILLIAMS	HORNE RACING	C/CPRO	2013	144.392	140.009
9396	Cyrus Clark	Cyrus Clark	D/CPRO	2011		132.105

Classic Production Supercharged Coupe /CPS'- Open

Classic Gas Coupe /CGC

9717	GEORGE GALLIMORE	BUCKWHEAT RACING	AA/CGC	2013	223.334	241.781
729	Dick Jurkowski	Jurkowski Racing	A/CGC	2009		169.984
9270	Andrew Nelson	PACC Racing	B/CGC	2009		179.644
9270	Andrew Nelson	PACC Racing	C/CGC	2010		177.675
		CALAGUIRO BROS				
1223	PAUL CALAGUIRO	RACING	F/CGC	2012		150.382

Classic Blown Gas Coupe /CBGC

462	Keith Turk	SoAl Racing	AA/CBGC	2010		205.198
9270	Andrew Nelson	PACC Racing	B/CBGC	2009		177.507
9270	Andrew Nelson	PACC Racing	C/CBGC	2010		176.442
548	Wm. Murphy	MurphySlattery	F/CBGC	2009		129.772

Classic Gas Altered Coupe /CGALT

802	BILL AMARAL	DEATH PROOF RACING	AA/CGALT	2012	199.887	
9704	BILL AMARAL	DEATH PROOF RACING	AA/CGALT	2012		216.531
729	Dick Jurkowski	Jurkowski Racing	A/CGALT	2009		178.564
9492	John Ciancitto	Streamline Bros	B/CGALT	2010		185.639
805	CHARLES VENABLE	VENABLE RODS AND R	C/CGALT	2012		205.939
805	Charles Venable	Venable Rods and Racing	E/CGALT	2010		163.277
1223	Paul Calaguairo	Calaguairo Bros Racing	F/CGALT	2009		122.196

Classic Fuel Altered Coupe /CFALT

6769	Scott Griswold	Warp One	AA/CFALT	2009		176.363
729	Dick Jurkowski	Jurkowski Racing	A/CFALT	2009		199.053
805	DAVID MATYJASIK	VENABLE RODS AND R	B/CGALT	2012		205.43
805	CHARLES VENABLE	VENABLE RODS AND R	C/CGALT	2012		205.94
802	Charles Venable	Venable Rods and Racing	E/CFALT	2010		175.250
1223	Paul Calaguairo	Calaguairo Bros Racing	F/CFALT	2009		136.134

Classic Blown Gas Altered Coupe /CBGALT

462	Tonya Turk	SoAl Racing	AA/CBGALT	2010		208.097
-----	------------	-------------	-----------	------	--	---------

Classic Blown Fuel Altered Coupe /CBFALT

462	David Freiburger	SoAl Racing	AA/CBFALT	2010		213.457
805	Charles Venable	Venable Rods & Racing	A/CBFALT	2011		187.775
805	Charles Venable	Venable Rods & Racing	B/CBFALT	2011		187.781
805	Charles Venable	Venable Rods & Racing	C/CBFALT	2011		188.311

Vintage Category

Vintage Gas Coupe /VGC

9493	JOHN SULLIVAN	ELE SULLIVAN	XO/VGC	2012		129.966
	Blown Vintage Gas Coupe /BVGC					
6624	Bobby Minis	Scrap Iron	XXO/BVGC	2011		131.045
	Vintage Gas Competition Coupe and Sedan /VGCC					
	Vintage Fuel Competition Coupe and Sedan /VFCC					
9493	JOHN SULLIVAN	ELE SULLIVAN	XO/VGCC	2012	129.388	
9493	JOHN SULLIVAN	ELE SULLIVAN	XO/VGCC	2012		133.466
	Blown Vintage Gas Competition Coupe /BVGCC					
430	Pete Keyser	GREAT PUMPKIN RACING	XF/BVGCC	2013	131.385	
430	Pete Keyser	Brace's Greenhouse	XF/BVGCC	2009		144.406
	Blown Vintage Fuel Competition Coupe /BVFCC'- Open					
	Vintage Gas Altered Coupe /VGALT'- Open					
	Vintage Fuel Altered Coupe /VFALT'- Open					
	Blown Vintage Gas Altered Coupe /BVGALT'- Open					
	Blown Vintage Fuel Altered Coupe /BVFALT'- Open					
	Vintage Circle Track /VCT'- Open					
	Vintage Oval Track /VOT'- Open					

Truck Category

	Production Pickup /PP'- Open					
L113	FRED HAINES	HAINES RACING	AA/PP	2013	95.5761	95.648
L114	ROBERT KILCOLLINS	KILCOLLINS RACING	A/PP	2013	117.315	121.921
L113	FRED HAINES	HAINES RACING	B/PP	2013	94.453	95.4977
L116	JERRY LEE	LEE RACING	C/PP	2013	100.612	99.799
L117	KALEB DONOVAN	LG&M RACING	D/PP	2013	94.4533	94.2289
	Production Mid/Mini Pickup /PMP					
9947	JOHN SULLIVAN	J.E.S. RACING	E/PMP	2013	109.006	115.214
9947	JOHN SULLIVAN	J.E.S. RACING	F/PMP	2013	113.72	119.413
	Modified Pickup /MP'- Open					
	Blown Modified Pickup /BMP'- Open					
	AFFORDCBLE					
9149	SHAWN MCKAY	PERFORMANCE	C/BMP	2013	121.266	101.601
	Modified Mid/Mini Pickup /MMP'- Open					
	Blown Modified Mid/Mini Pickup /BMMP'- Open					
	Diesel Truck /DT					
L108	RALPH NAVARRO	NAVARRO RACING	AA/DT	2013	126.031	130.996
L108	RALPH NAVARRO	NAVARRO RACING	A/DT	2013	127.973	133.509
L106	STEVE VAN BLARCOM	VAN B RACING	B/DT	2013	96.709	96.380
	Modified Diesel Truck MDT'- Open					
	Unlimited Diesel Truck UDT'- Open					

Special Construction Category

9410	Dave Cover	Dave Cover Racing	III/E	2011		112.103
	Gas Lakester /GL					
608	Don Biglow	Bob Dauernheim	AA/GL	2011		240.427
9309	JOHN OKALY	JOHN OKALY	A/BGL	2012	172.933	
990	KIRK ASSELYN	ASSELYN RACING	C/GL	2012	145.664	
9373	Andrew Murray	Andrew Murray Racing	C/GL	2010		180.385
9309	KIRK ASSELYN	ASSELYN RACING	D/GL	2013	149.291	152.191
253	Steve DiMartino	Jesse's Girl	G/GL	2010		171.601
259	LEE LEVANT	LEE LEVANT	I/GL	2011		149.867
1445	ERIC HATCH	HATCH RACING	J/GL	2013	68.5441	69.6352
	Fuel Lakester /FL					

83

9309	KIRK ASSELYN	ASSELYN RACING	B/FL	2013	177.984	182.232
259	LEE LEVANT	LEE LEVANT	I/FL	2011		180.026
	Blown Gas Lakester /BGL					
1414	JOHN OKALY	JOHN OKALY	A/BGL	2011		108.330
1414	ANDREW MURRAY	MURRAY RACING	D/BGL	2012	156.228	
990	ANDREW MURRAY	MURRAY RACING	D/BGL	2012		158.236
9796	Michael Roman	Wounded WarriorProject	J/BGL	2010		166.011
8150	RON SAN GIOVANNI	RON SAN GIOVANNI	XF/BGL	2013	172.662	
8150	RON SAN GIOVANNI	RON SAN GIOVANNI	XF/BGL	2012		162.344
	Blown Fuel Lakester /BFL					
7600	JIM COSGROVE	DAS BULLET	D/BFL	2013	202.039	212.029
7600	DENNIS COSGROVE	DAS BULLET	E/BFL	2013	184.182	204.473
7600	Jim Cosgrove	Das Bullet	F/BFL	2011		206.882
8150	Ron San Giovanni	Ron San Giovanni	XF/BFL	2011		84.438
	Gas Streamliner /GS - Open					
	Fuel Streamliner /FS - Open					
	Alternative Fuel Experimental /AFX4					
9802	Alonzo Taylor	Scuderia Gonzo Alonzo	AFX4	2010		104.394

MOTOS

7.A exigences générales

Licence de 7.A.1 Rider :

Concurrents 18 et plus avenant avec état valide ou militaire permis de conduire et de la moto sont autorisés à concourir.

Procédures d'événement 7.A.2 :

Opératoires des essais de vitesse doivent être identique à l'article 1.

7.A.3 réservés :

7.A.4 nouveaux véhicules de course :

Il est fortement recommandé que tous les véhicules neufs de classe Altered et Construction spéciale soit soumis à une inspection de pré-événement par le jury. Si ce n'est pas pratique à cause de la distance, les photos et le dessin peuvent être soumis. TOUS LES VEHICULES NON-MOTO MOTEUR DANS ALTERED DOIVENT RECEVOIR UNE APPROBATION PREALABLE.

7.A.5 réservés

Moteur 7.A.6 :

Moteur doit être défini comme l'appareil de propulsion principal de la moto. Il s'agit de glace et moteurs électriques.

7.A.7 Position de cavalier :

Toute référence à l'emplacement de « Rider » auront lieu comme suit :
Avance du coureur est définie comme toute zone du bord avant de la moto à la silhouette du coureur vue de côté, sauf les mains et les bras. Derrière le coureur est défini comme toute zone du bord plus en arrière de la moto à la silhouette du coureur vue de côté.

7.A.8 OEM/Original :

Le terme « OEM » ou « original » est défini comme équipement d'origine du fabricant pour le particulier, modèle et année de la moto.

7.B exigences techniques moto :

Nombre 7.B.1.0/Classes :

Toutes les entrées doivent avoir la classe et le nombre de chaque côté de la moto, et le nombre et la classe doivent être clairement visibles lorsque le pilote est assis et doivent contraster avec le fond sur lequel elles sont appliquées. La numéro ou la catégorie peut être située directement sur la carrosserie ou une plaque d'immatriculation.

Plaques d'immatriculation doivent avoir une dimension minimale de 6" de haut par 8" de large et la plus grande dimension de 10 « x 12 » avec un rayon minimal de 1".

Plaques d'immatriculation doivent être bien fixées et être situés à l'avant d'une ligne verticale et surtout une horizontale passant par l'essieu arrière.

Tous les numéros d'entrée doivent être un minimum de 3 po de haut et de 1 po de largeur.

Tous les personnages de désignation de classe doivent être au moins 1 po de haut.

7.B.1.1 moto dangereuse :

Si un inspecteur de la documentation ou le démarreur chef juge une moto dangereux il ne pourra pas faire concurrence.

7.B.2 Arrêt exigences :

Interrupteur d'arrêt moteur 7.B.2.1 :

Tous les motocycles doivent avoir un arrêt positif coupe-circuit qui est capable d'arrêter un moteur en marche, restent à l'arrêt une fois activé et peut fonctionner sans avoir à retirer les mains de rider's les poignées du guidon. Classes électriques nécessitent moteur de traction coupée.

7.B.2.2 allumage Kill Switch longue :

R: tous les motocycles doivent être équipés avec une sangle fixée au véhicule et le pilote pour l'allumage du moteur est arrêté si le pilote se sépare de la moto. Classes électriques nécessitent moteur de traction coupée.

B: extrémités métalliques sont nécessaires.

C: UN CÂBLE MÉTALLIQUE ENROBÉ RECOMMANDÉ.

Pompe à essence 7.B.2.3 arrêter longue :

Si la longue de tuer d'allumage n'arrête pas la pompe à carburant, le motocycle doit être muni d'un attache type dispositif de fermeture fixé au véhicule et le pilote pour la pompe à carburant est arrêté si le pilote se sépare du cycle.

Dispositif d'arrêt essence 7.B.2.4

Essence motos de classe ait un robinet d'arrêt de carburant utilisable dans une position de conduite normale. Un robinet d'essence se conformera à cette exigence, si elle est à la portée du conducteur assis. Aucun des robinets de purge en plastique ou des filtres autorisés.

Dispositif d'arrêt carburant 7.B.2.5

Motos de carburant doivent avoir un robinet d'arrêt de carburant utilisable sans bouger les mains des poignées du guidon ; à l'exception des systèmes nitreux avec gravité nourissent qui exige une poignée barre d'arrêt pour tous mais les robinets de purge réservoir gaz.

7.B.3 systèmes de carburant :

Le circuit carburant complet doit être bien construit et bien monté. Le cap/couvercle de remplissage carburant doit être adaptée en toute sécurité. Toutes les parties de soupapes non des lignes de carburant ou de gaz (y compris les lignes de selle réservoir crossover), doit avoir résistant au feu ou ignifuge reliant les lignes & raccords. Couverture du manchon Aero/boutade feu répond à cette exigence.

Conduites de carburant en plastique ne sont pas autorisés, sauf les lignes de carburant incolore certifiée, clairement sur la conduite de carburant par le fabricant en ce qui concerne la demande de carburant. Un collier métallique doit figurer sur chaque connexion de flexible de carburant. Cylindres de protoxyde d'azote ou de tout autre type de cylindre de l'oxydant sont considérés comme le même que les réservoirs de carburant.

7.B.3.1 Types de combustibles :

Gaz (G) L'ajout d'un additif de puissance ou des modifications de toute nature (autres que les hydrocarbures désignés pour la lubrification seulement) pour de l'essence est interdite. Peine pour violation de la présente norme est d'exclusion. Voir l'article 2.C.

Carburant (F) Dans les classes de carburant, n'importe quel carburant liquide approuvé peut être utilisé, voir sec. 2.C.

Électrique (E) électrique est définie comme l'énergie électrique stockée dans les batteries.

Voir la Section 7.K règles électriques.

7.B.3.3 le combustible de remplacement: (AF) (LTA & ECTA uniquement)

Toute moto, quelle que soit la taille du moteur ; fonctionne normalement aspiré ou soufflé, sur les carburants de la pompe hors-production. On peut citer : biodiesel, huile d'arachide, huile de soja, hydrogène propane etc..

Systèmes 7.B.3.4 de protoxyde d'azote :

Lignes et bouteilles de protoxyde d'azote sont considérés comme une partie du circuit carburant et régis par toutes les exigences de système de carburant. Bouteilles de protoxyde d'azote doivent être bien fixées. Bouteille fixation par colliers de serrage seuls ne suffit pas. Véhicules avec des systèmes de protoxyde d'azote doivent être visiblement identifiés comme tels et l'emplacement de la bouteille (s) doit être clairement indiqué. La bonbonne de protoxyde d'azote doit être enlevés lorsque la concurrence dans les classes de l'essence.

Le limiteur de pression de bouteille de protoxyde d'azote doit être ventilé loin le moteur et le cavalier, si situé dans une zone fermée et scellée et doit être évacué vers l'extérieur par une ligne rigide.

Systèmes d'oxyde nitreux devraient être équipés à l'arrêt le solénoïde de protoxyde d'azote si le pilote se sépare de la moto. N.O. cylindres ne doivent pas être chauffés par une flamme nue.

7.B.4 système de refroidissement :

N'importe quel liquide de refroidissement combustibles ou inflammables est strictement interdits.

Batteries 7.B.5 :

Tous les accumulateurs doivent être correctement fixés avec cale métallique downs, de cadre et de fixations. Attaches en plastique ne sont pas autorisés. Serre-joints batterie OEM pourraient ne pas suffire.

Roues 7.B.6 :

Roues doivent avoir un diamètre nominal de 15 po, sauf dans les classes side-car et Streamliner. Il est fortement recommandé que stricte attention aux alignement, équilibre de la roue de la roue, a parlé de tension et de pneu run-out. Non réticulé ventilés roues avant ne sont pas autorisés sauf dans les classes side-car et streamliner si la roue est complètement enfermée par le travail du corps. On EXIGEAIT que les roues avant soient croisées ventilée par une surface égale au moins 25 % de la région du cercle nominal de la jante. Non réticulé ventilés roues arrière sont autorisés. Disque de roue peut être installé sur la roue arrière seulement et doit être installé de manière de type fabrication sécurisée. Méthodes d'installation vont être au crible.

Rétention 7.B.7 de roue :

Tous les essieux conservant les écrous doivent être sécurité filaire ou autrement fixé par des moyens visuellement vérifiables. Rondelles, écrous auto-bloquants ou composés verrouillage de thread ne respectent pas cette exigence.

Les bouchons et les tiges de Valve 7.B.8 :

Toutes les tiges de valve de pneu doivent être équipés de bouchons de soupape en métal. Plus de 175 km/h, pneus tubeless doit utiliser tiges métalliques. Pneus de type tube avec des tiges de valve en caoutchouc qui sont inclinées par rapport au plan de rotation de la roue doivent avoir ces tiges de valve sécurisés pour résister à la force centrifuge déformation. Fil de sécurité ou autre dispositif de retenue approuvé est requis.

Exigences de 7.B.9 de pneu :

R: toutes les entrées de moto, doit utiliser des pneus avec un indice de vitesse appropriées.

- B: l'indice de vitesse requis est régi par la vitesse d'enregistrement **a tenté: dans la classe.**
- C: tous les concurrents passant plus de 187 que mph doit signer le formulaire de renonciation de pneu.
- D: C'EST LA RESPONSABILITE DU PARTICIPANT POUR VERIFIER LES PRESSIONS DE GONFLAGE ET DE PNEU ET ROUE POUR DETERIORATION OU DOMMAGE IMMEDIATEMENT AVANT ET APRES CHAQUE COURSE.
- E: Pneus évalués H ne peut pas être utilisé au-delà de l'indice de vitesse.
- F: tous les pneus de production nominale V H, , Z ou ZR doit avoir été produit dans les dix dernières années à la date de l'événement en cours.
- G: sidewall date codage sera vérifiée.
- H: Tubeless, biais plis type pneus peuvent être exécutés avec des tubes.
- I: pneus, conçus pour être utilisé sur la roue d'entraînement traînée vélos sont pas.

J: Tous les motocycles voyageant à plus de 200 mph inspecte les roues et les pneus avant chaque course. Ceci doit être effectué par l'équipe de course et peut être effectué par la LTA.

0 à 70 MPH n'importe quel pneu conçu pour utilisation de la moto est admise.

71 à 130 pneus de Production avec une indice de H ou plus de la vitesse.

pneus Production de 131 à 150 avec une indice de V ou plus de la vitesse.

151 MPH + Production pneus avec une cote de ZR ou des pneus spéciaux pour la compétition, désignée par le fabricant. Pneus de production avec une cote de V, si rasé, peuvent être utilisé jusqu'à 200 km/h.

200 MPH + l'expérience a montré qu'à l'aide de pneus en caoutchouc dur composés et en réduisant l'épaisseur de la bande de roulement de 2/3 en se rasant avec précaution la bande de roulement fournit les meilleurs résultats.

265 MPH + concurrents doivent utiliser DSL ou pneus de course prévu pour les vitesses supérieures à l'enregistrement de classe. Toute déviation du pneu doit être soumise au Conseil, avec suffisamment de données pour justifier une déviation, par écrit au moins 45 jours avant la rencontre.

7.B.10 de freins :

Freins arrière sont requis et doivent être une expansion interne du tambour type ou frein à disque. Actionnement peut-être provenir d'un levier de pédale ou le guidon au pied. Freins avant sont requis plus de 175 MPH (LTA & ECTA uniquement). Rupture régénérative sur moteurs électriques est autorisée.

Toutes les motos vous voyagez plus de 175 m/h ont des systèmes de freinage distincts et indépendants pour les roues avant et arrière

Guidon 7.B.11 :

Guidon s'imposent d'acier, aluminium, titane ou autre matériaux approuvés par le Conseil.

Accélérateur 7.B.12 :

Un papillon de fermeture automatique doit être monté sur toutes les motos.

Contrôles 7.B.13 :

Leviers de commande doivent avoir au moins un diamètre de 1/2 po rond bout hémisphérique. Le guidon doit localiser les mains à l'extérieur de la largeur des tubes de fourche (minimum de 6 po). Il est suggéré que la configuration de la handlebar(s) localiser les pouces au moins 10 po de distance. Un participant peut être tenu de prouver la maniabilité à faible vitesse et stabilité pour

répondre à cette exigence. Fourche doit l'arrêt de voyage de la fourche avant les mains en contact avec toute autre partie de la moto. Aucune barre décorative se termine ou chevilles.

7.B.14 châssis & direction :

Toutes les entrées de moto doivent utiliser des GUIDONS pour la commande de direction. Toutes les pièces mobiles du système de direction doivent fonctionner librement, sans jeu excessif. Il est recommandé que tous les éléments de système de direction être inspectés visuellement sur une base fréquente.

Fourche doit l'arrêt de voyage de la fourche avant les mains en contact avec le réservoir ou le carénage. Si un amortisseur de direction hydraulique est utilisé, l'axe de la tige (ou piston) est interdite pour les arrêts de la fourche.

Un amortisseur fonctionnel est requis pour chaque roue suspendue, sauf les poutres.

7.B.15 amortisseur de direction :

Obligatoire dans toutes les classes de plus de 125 MPH.

Garde-chaîne 7.B.16 :

Toute chaîne ou courroie moto entrées doit être équipé d'un garde chaîne ou courroie en acier ou en aluminium. Si la garde est en acier, il doit être au moins de 3/32 po épais, ou si en aluminium, au moins 1/8 po d'épaisseur. Gardes doivent être solidement montés au moins deux endroits. La course supérieure doit être au moins de 1-1/2 fois la largeur totale de la chaîne ou au moins de 1/4 po de plus large que la courroie.

La chaîne/courroie doit être protégée du centre du pignon avant vers l'arrière à l'extrémité du pignon arrière mesurée verticalement. Lecteurs primaire ou embrayages exposées doivent également avoir un couvercle latéral pour empêcher le pilote de s'emmêler. OEM chaîne gardes pourraient ne pas suffire.

7.B.17 phare et autres lentilles :

Toutes les lentilles de verre doivent être enregistrées pour conserver la casse. Sur les phares, la bande est limitée à la lentille de verre. Pour éviter l'accumulation de chaleur, les lampes peuvent être rendus inopérants.

7.B.18 pare-brise/pare-brises :

Tous les pare-brises et pare-brise doivent être en plastique résistant aux chocs, comme le polycarbonate (Lexan).

7.B.19 miroirs :

Doivent être enlevés à moins intégrés dans le carénage. Le verre dans les miroirs intégrés pouvant être collée ou retiré.

Siège 7.B.20 et selle :

Aucune partie du siège ou de selle ou quoi que ce soit à l'arrière de ceux-ci peut être plus de 42 pouces au-dessus du sol lorsque la moto est chargée. Exception : Configuration OEM en Production classes seulement sauf si autorisé par les règles de classe.

7.B.21 repose-pieds :

Repose-pieds doivent être fournies conformément aux exigences de la classe est entré et le cavalier doit les utiliser au cours de l'ensemble du tirage. Pédales de commande doivent pouvoir être actionnés avec pieds sur les repose-pieds. Un seul jeu de repose est autorisé.

7.B.22 Echappement :

Toutes les sorties de système d'échappement doivent être dirigés loin rider, le pneu arrière et la surface de course.

7.B.23 poids à vide :

Lest peut être utilisé dans toutes les catégories. Tous les ballast doit être placé devant l'essieu arrière (sauf side-car et catégorisation). Ballast pattes de montage peut s'étendre au-delà de l'essieu. Ballast doit être solidement monté, c'est-à-dire boulonné sur la structure du châssis. L'utilisation de colliers de serrage, fils, feuillards, bandes et tie wraps, etc. pour obtenir le poids ou le ballast est interdite. Ballast ne doit pas servir à rationaliser le véhicule. Ballast visible n'est pas autorisé dans les classes de Production.

7.B.24 Tow commence :

Remorquage mort moteur commence permise seulement pour catégorisation.

Rétention de filtre d'huile 7.B.25 :

Système d'huile moteur doit avoir des filtres, soit montée directement au moteur ou montée à distance, sécurité filaire afin d'assurer la rétention. La fin de filtre peut-être être fixée en place par l'utilisation d'un filtre avec un goujon intégrante ou Bonde, ou en enroulant le filtre avec un collier de serrage. Le point d'attache alors peut être choisi que possible pour s'assurer que le filtre est bloqué. Fil métallique ou sangle est nécessaire.

7.C vêtements d'équitation :

Tous les motocyclistes sont tenus d'utiliser l'équipement d'équitation suivant, sauf lorsqu'il est clairement incompatible avec les règles de Streamliner.

Casque du coureur 7.C.1 :

R: tous les conducteurs/passagers doivent porter un casque intégral avec visière.

B: casques seront certifiés à la fin de leur cycle de vie de SNELL.

C: casques seront visuellement inspecté chaque rencontre pour déterminer qu'il est intact et en bon état. Toute question entraînera le retrait de la certification décalque et l'élimination possible.

Tag de la Fondation Snell A D: lecture Snell M2005 ou SA2005 (FIA 8860-2004) ou M2010 ou SA2010 (FIA 8860-2010) est requise.

E: Snell cote étiquette changement de 2005 à 2010 aura lieu en 2016.

F: coureurs doivent démontrer casque bon ajustement et résistance « roll-off ».

G: moto catégorisation, exigent SA Note : casques.

H: lunettes portés sous le casque doivent être incassables.

7.C.2 cuirs :

A: cuirs convient à l'application sont nécessaires.

B: une pièce costumes ou des costumes deux pièces à fermeture à glissière ensemble sont autorisés.

C: requis plus de 175 MPH :

1: une seule pièce ou deux pièces cuirs avec fermeture à glissière complète (270 degrés).

2: blindage spécial, avec un minimum de couverture à coudes, genoux, épaules, hanches et dos.

3: sous-vêtements ayant la couverture requise armure sont acceptables.

4: protection de colonne vertébrale complète en requis. Bosses aérodynamiques n'atteindront pas exigence de protection de colonne vertébrale.

D: perforé cuirs et cuirs avec des événements sont autorisés. Orifices de ventilation doivent être en place et ferme avec fermeture éclair.

Bottes 7.C.3 :

Fermeture à glissière, boucle ou lacets de bottes en cuir de construction importante sont nécessaires et doit être au moins 8 po de haut.

Gants 7.C.4 :

Gants en cuir sont nécessaires. Aucun gants perforés ou squelettes ne sont autorisés.

7.D moto classe GUIDE :

Classes de Frame 7.D.1

P Production

M modifié

MPS modification partielle de rationalisation

Une altération

APS altéré rationalisation partielle

SC Sidecar

S Streamliner

SCS Sidecar Streamliner

Déplacements de moteur 7.D.2 :

Moteur tailles sont indiquées en centimètres cubes (cc) :

< 50, 100, 125, 175, 250, 350, 400, 500, 650, 750, 1000, 1350, 1650, 2000, 3000, 3001 + sont autorisés.

Les grandeurs électriques sont notées par la tension **de la batterie** (v) :
< 24, 48, 72, 96, 120, 144, 168, 192, 240, 300, 348, 349 +

Taille du moteur 7.D.3 overbore/au-dessus de tension :

Déplacement doit être supérieure à la limite maximale autorisée pour la classe inférieure suivante. Afin de permettre le reconditionnement mineures des blocs-cylindres usés dans les classes autres que la Production, il est permis d'augmenter le diamètre d'alésage de cylindre (.508.020 po) au-delà de ce que prévoit le déplacement maximal pour la classe. Dans tous les cas, dépassant l'overbore taille se déplace le moteur à la classe supérieure. Le.020 (po.508) seront réduits d'accréditation record et notera sur la carte de certification et dans le journal de bord.

Les moteurs Vintage sont admis +.050 dans overbore, voir 7.D.4.17.

Moteurs électriques sont autorisés un 10 % sur les mesures de tension.

7.D.4 CLASSES de moteurs:

7.D.4.0 CLASSES DE MOTEURS TOMBENT TOUS DANS DIVERSES COMBINAISONS D'INDUCTION METHODE ET CARBURANT SOURCE DEFINIE CI-DESSOUS :

(G) gaz est définie comme essence achetés lors de l'événement auprès du fournisseur de carburant ou présentée au fournisseur de carburant dans un récipient hermétique pour le vendeur à confisquer et distribuer (\$20charge). Le réservoir doit être inspecté et le carburant est scellé dans le réservoir par le fournisseur de carburant. Voir l'article 2.B.

(F) carburant est défini comme n'importe quelle source de carburant non acheté chez le fournisseur de carburant. Événement gaz peut-être également être exploité en classe de combustible en changeant simplement les classes du gaz combustible. Un oxydant tel que l'oxyde nitreux est également considéré comme carburant.

Blown (B) est définie comme un moteur qui a été ajouté un compresseur ou un turbocompresseur qui est mécaniquement ou des conduits de gaz

d'échappement et doit mettre sous pression le système d'admission, la pression atmosphérique.

CLASSES DE MOTEURS POUR MOTOS DE CLASSE PRODUCTION

7.D.4.1 Production (P) :

Les moteurs de production doivent être le même modèle que le modèle du cadre utilisé et doivent avoir l'apparence extérieure de STOCK. Motos de production doivent utiliser OEM cylindres, têtes et carters pour se conformer à cette classe. Cylindrée du moteur OEM détermine la classe de cylindrée pour la compétition. Déplacement ne peut pas être augmenté au-delà de cette limite de classe. Voir la Section 7.D.3. À partir de mécanisme doit être conservés et opérables. Carburateurs ou corps de papillon doivent être OEM pour ce moteur de production du modèle. TOUS LES MOTEURS DE PRODUCTION COURIR DANS LA CLASSE DE GAZ (G).

7.D.4.2 Production de soufflé (PB) :

Identique à la Production (P), mais une usine de marque originale turbocompresseur installé ou un compresseur est nécessaire.

7.D.4.3 Production Push Rod (PP) :

Même comme Production (P), mais doit disposer de vannes tringle exploité à coup situé vilebrequin au moins un arbre à cames au-dessous de la poste de pont de cylindre OEM ou utiliser la longueur de tringle OEM au moins deux fois la course du vilebrequin.

7.D.4.4 Production Twin (PT): (LTA uniquement)

Même comme Production (P) pour les moteurs à cylindre unique et lits jumeaux seulement. Tringlerie et SLO moteurs avec des angles de cylindre de 0 à 180 degrés autorisés.

7.D.4.5 Production soufflé Twin (PBT): (LTA uniquement)

Même comme Production Twin (PT) avec une usine de marque original installé turbocompresseur ou suralimentation nécessaire.

7.D.4.6 Production classique (PC): (LTA uniquement)

Même comme Production (P) pour les moteurs à air 4 temps refroidi fabriqués entre 1956 et 1986 inclusivement.

7.D.4.7 Production Vintage (PV) :

Même que la Production, mais doit avoir été produit avant 1956.

7.D.4.8 Production électrique (PE) :

Même que la Production de motos électriques. Contrôleurs non-OEM non autorisés.

CLASSES DE MOTEURS POUR MOTOS MODIFIÉES ET ALTÉRÉS

LTA seulement- LA LTA EST DE SUPPRIMER LA RESTRICTION SELON LAQUELLE MOTOS DOIT COMPOSER DE GRANDES PIÈCES ET COMPOSANTS CONÇUS PRINCIPALEMENT POUR UNE UTILISATION DANS LES MOTEURS DE MOTO DE ALTERED (A & APS). IL EST NECESSAIRE QU'OBTEINIR L'APPROBATION PRÉALABLE POUR MOTEUR DE MOTO-TOUS LES VEHICULES A PROPULSION.

7.D.4.7 gaz (G) :

Illimitée dans la conception et la modification. Limité à essence vendus lors de l'événement et scellés dans la cuve par un agent. Voir l'article 7.D.4.0

7.D.4.8 combustible (F) :

Illimité dans la conception et la modification. Aucune restriction sur le carburant.

Voir l'article 7.D.4.0.

7.D.4.9 soufflé /Fuel gaz (BG) et (BF) :

Identique (G) et (F) respectivement avec un compresseur ou turbocompresseur requis par 7.D.4.0. Injection d'eau est autorisée, mais les réservoirs d'eau doivent être inspectés et scellés avant d'exécuter en gaz classe.

7.D.4.11 Push Rod gaz / essence (PG) et (PF) :

N'importe quel moteur de moto tige robinets manuels tel que défini ci-dessous. Sous réserve des limitations de mêmes que les Classes G et F, respectivement. L'arbre à cames doit être la course de vilebrequin au moins un situé au-dessous de la poste de pont de cylindre OEM ou qui utilisent la longueur de tringle OEM au moins deux fois la course du vilebrequin. Têtes de remplacement doit avoir le même nombre de valves originellement produite comme un moteur de production.

7.D.4.12 tringle soufflé de gaz / combustible (PBG) et (PBF) :

Situation identique (PG) et (PF) ci-dessus, avec un compresseur ou turbocompresseur requis ; sous réserve des limitations de mêmes que les Classes (BG) et (BF) respectivement.

7.D.4.13 Twin gaz / combustible (TG) et (TF) :

N'importe quel moteur de moto 4 temps avec 1 ou 2 cylindres. Illimité dans la conception et la modification. Tringlerie et SLO moteurs avec des angles de cylindre de 0 à 180 degrés autorisés.

Sous réserve des limitations de mêmes que (G) et (F) respectivement.

7.D.4.14 Twin soufflé gaz / soufflé carburant (TBG) et (TBF) :

Identique à la Section (TG) et (TF) ci-dessus avec un compresseur ou turbocompresseur requis. Sous réserve des limitations de mêmes que les Classes (BG) et (BF) respectivement.

7.D.4.15 gaz classique / carburant (CG) et (CF) :

N'importe quel moteur refroidi par air fabriqué entre 1956 et 1986 inclusivement. Conception extensive et modification du moteur autorisé. Modification de conception de nageoire, de taille et de placement de refroidissement est autorisée. Tout système conçu pour améliorer le refroidissement n'est pas autorisé. (Cela inclut, mais n'est pas limitée aux systèmes de pulvérisation injection, de protoxyde d'azote ou de l'eau de l'eau, radiateurs, élargie huile capacité ou mis à jour le système.) Le débit de carburant peut-être être modifié ou mis à niveau, mais vélos OEM à carburateur doivent rester carburateur. OEM d'injection de carburant peut être maintenue, modifiée ou remplacée par des carburateurs. Aucune gestion de moteur non-OEM autorisée. Un distributeur ou magnéto autorisés. Les ordinateurs sont autorisés pour fins de recouvrement de données uniquement.

7.D.4.16 classique soufflé de gaz / combustible (CBG) et (CBF) :

Situation identique (CG) et (CF) ci-dessus avec un compresseur ou turbocompresseur requis.

7.D.4.17 Vintage gaz / combustible (VG) et (VF) :

Même que la classe G ou F, mais la catégorie se limite aux moteurs produits avant 1956 de moto.

Par souci d'authenticité historique, les modifications du moteur vintage sont limite aux anciens niveaux de technologie autant que possible. En conséquence, dans les classes VF, VG, VBF et VBG nouvelles technologies telles que l'EFI ou systèmes d'allumage électronique de réactifs ne sont pas dans l'esprit des classes Vintage et ne sont pas autorisés. Les ordinateurs sont autorisés pour fins de recouvrement de données uniquement.

Les moteurs doivent utiliser Carter OEM, cylindres OEM sur têtes-plates et deux coups et chefs OEM sur les moteurs à soupapes en tête. Au-dessus de

composants réalisés après que 1955 et exactes des reproductions peuvent être considérées légales dans les classes Vintage si elles n'offrent aucun avantage concurrentiel. Pré installation approbation par le Conseil d'administration est requise. C'est la responsabilité du participant de fournir la documentation et les exemples. Un po.050 overbore est autorisé sur les moteurs vintage (y compris le millésime de production) et sera actualisée lorsque la taille d'alésage est mesurée. Cylindrée du moteur à tête plate sera réduit de 33 1/3 % dans la détermination des limites de classe de cylindrée moteur. Par exemple, un déplacement de 1500cc mesurée irait comme un 1000cc.

7.D.4.18 Vintage soufflé de gaz / combustible (VBF) et (VBG) :

Même que classe VF ou VG avec une suralimentation nécessaire. Voir 7.D.4.0.

7.D.4.19 électrique (E) :

Identique à la classe (PE) avec la conception illimitée et modifications autorisées.

Classe 7.D.4.20 Ω / Omega (O):

Un moteur à l'aide d'un cycle thermodynamique que Otto, le Cycle ou Diesel.

Cette classe comprend des moteurs à vapeur et turbine. Entrée doit se conformer toutes les cases pertinentes cadre exigences de la classe. Participant doit soumettre complet centrale électrique détails techniques Comité d'évaluation de l'innocuité au moins 45 jours avant la rencontre.

7.D.5 moteurs par Classes de permis:

Cadre moteur Max Max #of

Classe Classes disp. moteurs :

P P, PB, PP, PPB, PT, PBT, PC, PV, PE 1 3000

M, MPS tous les 3000 1

Un, APS tous 3001 + 2

S, SC, SCS toutes 3001 + 2

NOTE : Les deux moteurs sont limités à 1500cc par moteur.

7.D.6 moteurs rotatifs:

Moteurs rotatifs peuvent être incluses dans la présente sous-section. Exemple : APS/G-750R.



7.E.1 PRODUCTION de motorcycles

Cette classe est limitée à la production, les motos de la rue-légale dont 500 ou plus ont été produits et qui sont disponibles à la vente au grand public par l'intermédiaire de détaillants de la moto. Motos dans cette classe doivent être équipés de matériel d'éclairage complet, châssis, fourche, roues, freins, réservoir de gaz et de pétrole (si OEM), les ailes et siège. La moto doit sembler identique en tous points au modèle de production qu'il représente, y compris la boîte à air d'admission et d'échappement. Le système d'échappement, en regardant l'extrémité (vers le bas de son axe central) doit être non modifié, c'est-à-dire le diamètre de sortie de la cuve (silencieux) ne peut être agrandi. Cette comparaison s'effectuera lorsque le vélo est monté comme prêt à s'exécuter. Toute modification de performance doit être hors de vue.

Enlèvement de peinture ou un autocollant personnalisé ne viole pas la règle d'apparence de classe production toutefois le lissage, le remplissage, le retrait des badges, emblèmes ou garniture garniture ou autres changements physiques ne sont pas autorisés. Records de classe de production sont soumis à l'approbation et seront certifiés seulement après comparaison avec les spécifications du fabricant pour le modèle. Le participant est tenu de fournir la documentation appropriée justifiant la conception de la production de l'entrée au moment de l'inspection de certification record.

LES SEULES MODIFICATIONS QUI PEUVENT OU DOIVENT ETRE FAITES SONT :

Guidon 7.E.1.1 :

N'importe quelle forme peut être équipée OEM poignée barre montures, sauf les poignées qui s'étendent de ci-dessus, plus de 15 po 4 en face de, ou 4 po ci-dessous que le guidon OEM se monte. Commandes et commutateurs doivent rester OEM. Voir la Section 7.B.11.

7.E.1.2 repose-pieds :

Repose-pied pilote OEM doit être utilisé. Repose-pieds passager et leurs supports justificatifs sont supprimés sauf si intégré dans le cadre ou utilisée à des fins autres que de tenir le repose-pieds, support de pot d'échappement par exemple.

Stands de côté et Centre 7.E.1.3 :

Ils peuvent être supprimés.

7.E.1.4 filtre à Air, boîte à outils et le support de plaque d'immatriculation :

Filtre à air et boîte à outils peuvent être enlevés. Support de plaque d'immatriculation doit rester.

7.E.1.5/ classe de nombres :

Voir la Section 7.B.1.

Instruments et appareils d'éclairage de 7.E.1.6 :

Doit être exactement le même que celui monté sur le modèle d'origine, lorsqu'il a été vendu. Réflecteurs, clignotants et leurs supports justificatifs peuvent être supprimés seulement si pas intégrées avec pièces de carénage de corps. Les lampes peuvent être rendus inopérants. Réglable phares doivent avoir l'objectif monté en position verticale. Commutateurs non-OEM, jauges, instruments ou contrôles sont interdits, à l'exception de l'équipement de sécurité nécessaire.

7.E.1.7 carénages, les pare-brise, les sièges et les panneaux latéraux :

Les parties qui sont des équipements d'usine standard pour le modèle particulier doivent rester sur la moto et être inchangée en hauteur, largeur et contour.

7.E.1.8 pneus :

Voir la Section 7.B.9.

Garde-chaîne 7.E.1.9 :

Voir l'article 7.B.16.

Jantes de roue 7.E.1.10 :

Jantes peuvent être modifiés seulement si nécessaire pour obtenir des pneus qui répondent aux exigences nécessaires de pneu.

Réglage de hauteur de Suspension 7.E.1.11 :

Spécification OEM pour la garde au sol minimale doivent être respectée.

7.E.1.12 pignons/poulies :

Taille de la roue dentée/poulie avant et arrière est facultatif ; Largeur/taille OEM chaîne doit être maintenue.

Accessoires/Options de 7.E.1.13

Tout accessoire ou option disponible pour la marque, le modèle et l'année de la moto ne sera autorisé si il est livré par l'usine directe avec l'option installé ou un accessoire. Accessoires et Options qui sont installées après la livraison de l'usine ne sont pas autorisées.



7.F MODIFIÉE MOTOS

R: un cadre OEM doit être utilisé. Braquage de la tête peut-être être modifié, mais doit rester dans son emplacement d'origine. Méthode de montage, le type et la longueur des bras swing peut-être être modifiée. Entre parenthèses, accolades, montures, soufflets, etc. peut être déplacé, modifié ou retiré. Tubes de berceau moteur périmètre type cadre doivent rester non modifiés. Longerons de châssis principal Spar-style doivent rester non modifiés. « Longerons de châssis principal » sont définis comme les grands tubes qui connecter la direction Col d'attaches moteur et balancer le pivot du bras.

B: cette catégorie comprend tous les sur route, on-off Road et Off Road uniquement les modèles et les modèles de production limitée (plus de 50).

C: usine produit route ou hors course sur route ou tout autres « oeuvres » les modèles de course ne sont pas autorisés.

D: vélos de course construite à cet effet ne sont pas autorisés.

Les caractéristiques de cette catégorie incluent :

R: le moteur doit être du même fabricant, comme le cadre.

B: classe classic moteur requiert en outre frame à fabriquer entre 1956 et 1986 inclusivement.

C: un seul moteur avec cylindrée maximum limité à 3000 cc.

D: maximale de l'empattement de 68".

E: manettes et le cavalier en position assise doivent être au-dessus de la roue arrière lorsque le pilote est assis, à moins que les OEM original design.

F: réservoirs de gaz, si ce n'est l'équipement d'origine du modèle de production, doit avoir une capacité minimale de 5 litres ou en gallons 1,32.

G: lumières OEM, instruments, ailes, réservoirs de gaz & huile, siège, fourche, bras oscillant, chocs, freins et roues sont en option.

H: conversion ICE EV autorisé tant que toutes les autres exigences de la classe sont remplies.

Vélos qui répondent aux exigences de la classe modifiée par définition impossible d'exécuter en classe modifié sauf modification pour satisfaire ces exigences de la classe.

7.F.1 repose-pieds :

Doit être devant l'essieu arrière au moins par 6 po.

7.F.2 d'échappement en option :

Des tuyaux d'échappement facultatives ne peut s'étendre derrière le bord arrière de la carrosserie arrière.

Plaques 7.F.3 de nombre/catégorie :

Voir la Section 7.B.1.

Ailes 7.F.4 :

Toutes les ailes doivent être suffisamment résistants pour résister à la déformation à la vitesse. Garde-boue avant et la partie arrière du garde-boue arrière peuvent être enlevés ou ailes spéciales faite et fixée dans la manière d'un main de œuvre peuvent être montées.

Ailes avant de 7.F.4.1 :

Garde-boue avant est en option et si utilisé doit satisfaire aux conditions suivantes : roue avant et le pneu doivent être visibles de part et d'autre d'un continu 180 degrés de leur circonférence. L'avant de l'aile ne peut dépasser inférieure par une ligne horizontale passant par l'essieu avant. Périmètre de l'aile est peut-être pas plus loin que 1,750 po de la bande de roulement de pneu sur les ailes non-OEM ou modifiées. Les côtés de l'aile peuvent fair dans les tubes de fourche ou des curseurs, mais peut-être pas plus de 2 po de plus large ensemble de ces pièces.

Garde-boue arrière 7.F.4.2 :

Ailes arrière seront étend vers l'arrière jusqu'à un point situé au moins une ligne verticale passant par l'essieu arrière. Un siège qui recouvre la roue arrière à la ligne verticale peut remplacer les exigences de fender. Toutes les ailes doivent être suffisamment résistants pour résister à la déformation à la vitesse.

7.F.5 Réserve**Essieux 7.F.6 :**

Tous les essieux doivent être en alliage d'acier, en titane ou en aluminium de l'OEM.

7.F.7 fourche :

Doit être suffisamment résistant pour la moto. Centre Centre de direction ou équivalent n'est pas autorisée dans cette catégorie, à moins que l'usine produisait pour le modèle.

7.F.8 de freins :

Voir l'article 7.B.10.

Garde-chaîne 7.F.9 :

Voir l'article 7.B.16.

Moteurs de 7.F.10 :

Seulement un seul moteur d'une cylindrée maximale de 3000cc est autorisé. Plusieurs moteurs ne sont pas autorisés dans cette classe.

**7.F.11 modifié classe (M):**

1. le siège ou la section de queue doit être conformes à Streamliner partiel modifié (MPS).
2. aucune rationalisation n'est admise dans la classe de mise à jour le. Rationalisation est défini comme tous les appareils ou objets en avant du

coureur qui a l'apparence but de diriger, de limiter ou de contrôler le flux d'air autour de la moto ou le motard.

3. non-modifiées entrées d'entrée air OEM, OEM instruments, tableaux de bord OEM ou phares OEM montés avec non-modifiées OEM se monte dans l'emplacement OEM sont autorisés.
4. Si un phare rond est utilisé, il doit être entre 5-1/2 po et 7 po diamètre à la surface « objectif » d'un rayon avant, pas moins de 18 ans en extérieur. La face avant doit être à moins de 5 degrés de la perpendiculaire au sol lorsque le pilote est en position normale de conduite. N'importe quel phare de moto OEM peut être utilisé tant qu'il est installé à l'emplacement initialement prévu.
5. motos à l'aide des instruments non-OEM ou instruments OEM ne pas à l'aide de supports OEM, doivent être montés dans une zone définie comme pas en avant plus loin que 6 pouces devant le bord d'attaque de la bride triple supérieure ni plus de 4 po au-dessus du haut de la bride triple supérieure ni plus de 2 po au-dessous du sommet de la bride triple supérieure ni plus large que 1 po à l'extérieur de chaque tube de fourche.



99

7.F.12 modification partielle Streamliner classe (MPS):

Carrosserie OEM :

La section de carénage, carrosserie et queue d'OEM pour le modèle de production spécifiques sont autorisées sans limitation. Carénage et queue doivent être montés de façon conventionnelle et toutes les pièces de carrosserie doivent être montés dans leur relation originale à l'autre.

Carénages de remplacement non-OEM, sections de carrosserie et de la queue qui dépassent les limites dans la section ci-dessous doivent être une réplique exacte des pièces OEM. Documentation pour vérifier la conformation des parties non-OEM de pièces OEM peut être exercée par le concurrent.

Carrosserie d'origine non-modèle ou personnalisé :

Aucune partie du carénage devant l'essieu avant peut être inférieure à la partie supérieure de la jante avant à l'axe vertical de l'essieu ou s'étendent vers l'avant du bord avant de la jante. Couverture de garde-boue avant ne peut dépasser inférieur par une ligne horizontale traversant l'essieu avant. Il ne doit y avoir aucune rationalisation vers l'avant du bord avant de la jante avant. Il ne doit y avoir aucune rationalisation (autre qu'une section de siège ou de la queue) à l'arrière d'une ligne verticale passant par l'axe de la roue arrière et la roue doit être clairement visible pour le 180 degrés de sa circonférence à l'arrière d'une telle ligne. Si un siège simplifiée ou la section de queue est utilisée il ne peut s'étendre à la suite de l'arrière que de 3" à partir d'une ligne verticale au bord arrière de l'arrière pneu ou être plus de 42 pouces du sol lorsque le pilote est assis sur le vélo. Il doit être possible de voir (tous) le coureur complètement de part et d'autre, sauf les mains et les avant-bras ; comme vu directement dessus il doit être possible de voir tout le coureur sauf les mains, les avant-bras, les jambes et les pieds. Il est interdit d'utiliser tout

matériel transparent pour éviter l'application de ces règles. Carénages ou carrosserie doit avoir un minimum de trois points de montage particulières. Démonstration d'évacuation peut être nécessaire.



7.G ALTÉRÉ MOTOS

La classe Altered est conçue pour construire à cet effet, mis à jour le cadre et carénage APS complet course motos. Cette catégorie comprend les courses sur route usine produite ou autres modèles de course « œuvres ». Un cadre spécialement construit ou « Modifié » est illimité dans la conception, à l'exception de l'exigence de la classe de cette section.

Cette classe peut avoir soit un carénage complet d'APS, ou deux des éléments suivants :

- Deux moteurs

Déplacement de moteur • Unlimited.

- Assise plus bas que le haut du pneu arrière lorsque le pilote est assis sur le vélo

- Un réservoir de carburant de n'importe quelle taille

Éléments de design • ne pas autorisés dans la classe de Production modifiée

- Centre moyeu volant

Tous les composants doivent avoir une résistance suffisante pour assurer la stabilité et la sécurité. Méthodes l'intégrité et à la fabrication de soudure vont être au crible au cours du processus d'inspection. Le Comité technique peut exiger Non Destructif Certification de Test de composants et/ou souligner l'analyse de la conception.

7.G.1 repose-pieds :

Doivent être fournis et l'emplacement est facultative.

7.G.2 d'échappement en option :

Tuyaux d'échappement ne doivent pas dépasser le bord arrière de la carrosserie arrière.

Plaques 7.G.3 de nombre/catégorie :

Voir la Section 7.B.1.

Ailes 7.G.4 :

Voir les ailes dans la Section 7.F.4.

Réservoir d'essence 7.G.5 :

Doit être monté et construit dans la manière d'un main de œuvre.

Roues 7.G.6 :

Doit avoir un diamètre nominal de la jante minimal de 15 ans dans.

7.G.7 de freins :

Voir l'article 7.B.10.

Garde-chaîne 7.G.8 :

Voir la Section 7.B.16.

Moteur 7.G.9 :

N'importe quelle combinaison unique ou double des moteurs est autorisé. Pas plus de deux moteurs sont autorisés. Cylindrée totale maximale pour la moto est illimitée.



7.G.10 altéré de classe (A):

- R: aucune rationalisation n'est autorisée dans la classe Altered. Rationalisation est défini comme tout appareils ou d'objets vers l'avant du coureur qui ont l'effet apparent de diriger, de limiter ou contrôlant le flux d'air autour du cycle ou le cavalier.
- B: assise ou queue de section doit être conformes aux règles de rationalisation partielles. (Ci-dessous)
- C: si un phare rond est utilisé, il doit être entre 5-1/2 po et 7 po diamètre à la surface « objectif » d'un rayon avant, pas moins de 18 ans en extérieur. La face avant doit être à moins de 5 degrés de la perpendiculaire au sol lorsque le pilote est en position normale de conduite. N'importe quel phare de moto OEM peut être utilisé tant qu'il est installé à l'emplacement initialement prévu.
- D: Un-modified OEM entrées d'admission d'air, instruments OEM, et/ou tableaux de bord OEM monté avec non-modifiées OEM se monte dans l'emplacement OEM sont admis dans la classe ouverte et conforme aux règles de non-rationalisation. Documentation pour vérifier les pièces d'origine seront communiquée à l'inspecteur par le concurrent.
- Motos à l'aide des instruments non-OEM ou instruments OEM ne pas à l'aide de supports OEM, doivent être montés dans une zone non plus en avant que 6 pouces devant le bord d'attaque de la bride triple supérieure ni plus de 4 po au-dessus du haut de la bride triple supérieure ni plus de 2 ", sous le haut de la bride triple supérieure ni plus large que 1 po à l'extérieur de chaque tube de fourche.

101



7.G.11 altéré de classe partielle Streamliner (APS):

Si un siège simplifiée ou la section de queue est utilisée il ne peut s'étendre à la suite de l'arrière à un maximum de 10 po au-delà du bord arrière de la roue arrière ou 1/3 de l'empattement et correspond au moins élevé. Aucune partie

de la section de siège avant/arrière peut être moins de 4 po du sol, soit plus de 40 pouces du sol lorsque le pilote est assis. Remarque : les performances des motos en ce qui concerne la charge latérale vont être scrutées par les officiels de course et restrictions onéreuses peuvent être appliquées.

Il doit être possible de voir le coureur complètement de part et d'autre, SAUF LES MAINS ET LES AVANT-BRAS. Comme vu directement dessus il doit être possible de voir tout le coureur sauf les mains, les avant-bras, les jambes et les pieds. Il est interdit d'utiliser tout matériel transparent pour éviter l'application de ces règles. Carénages ou carrosserie doit avoir un minimum de trois 3 points de montage particulières. Sortie démonstration peut être nécessaire.

Aucune partie du carénage devant l'essieu avant peut être inférieure à la partie supérieure de la jante avant à l'axe vertical de l'essieu ou être vers l'avant du bord avant de la jante. Il ne doit y avoir aucune rationalisation vers l'avant du bord avant de la jante avant.



7.H STREAMLINER (S):

Un Streamliner est une moto conçue de sorte qu'il n'est pas possible de voir le coureur complet en position normale de conduite de chaque côté ou au-dessus. Empattement est illimité et doit faire un trac8k unique. Puissance doit être transmise par l'intermédiaire de la roue arrière seulement. Caractéristiques techniques du moteur doivent être le même que Altered. Direction doit se faire avec la roue avant.

Tous les composants doivent avoir une résistance suffisante pour assurer la stabilité et la sécurité. Méthodes d'intégrité et à la fabrication de soudure vont être au crible au cours du processus d'inspection. Le Comité technique peut exiger Non Destructif Certification de Test de composants et/ou souligner l'analyse de la conception. Avant de commencer la construction, il est fortement suggéré que le constructeur présente conception finale imprime au Comité technique pour l'évaluation de la conformité avec les règles et les considérations de sécurité.

7.H.1 scellé de pare-feu :

Il doit y avoir au moins un pare-feu scellé entre le (s) à rider et des moteurs et des carburants, mais aussi les drains adéquates dans plusieurs composantes de moteur/carburant. Tous les liens et les contrôles qui passent à travers le pare-feu doivent traverser la moitié supérieure afin d'éviter des fuites de carburant dans le compartiment du conducteur.

Système d'extinction d'incendie 7.H.2 :

Toute catégorisation doit posséder un système d'extincteur d'incendie de coureur contrôlé dirigé vers le compartiment de moteur/carburant. Si un contrôle de détection de chaleur automatique est utilisé, une commande manuelle, doit également être installée. Se référer à l'article 3.Q pour le dépassement.

7.H.3 Driver/pilote costume :

Complète et approuvée driver/pilote costume conformes aux spécifications SFI 3. 2 a / 15 est requis. Gants et bottes doivent être cote spécification 3.3/5 SFI. Une cagoule de spécification 3.3 SFI doit être portée sous le casque.

7.H.4 Cage de sécurité :

Doit entourer complètement le coureur et doit être monté dans le compartiment du coureur. Diamètre minimum est de 1-1/4 po d'épaisseur de paroi nominale.090 po, tubes en acier mécanique. Aucun tubes galvanisés, les tuyaux d'eau noir ou raccords filetés ne sont autorisés. La conception de la cage doit comporter les caractéristiques suivantes au minimum : deux 2 arceaux, (une à l'avant et un après la tête de rider's), qui doivent être attachés ensemble et recouvertes d'une plaque d'acier.090 po d'épaisseur. La PAC doit couvrir le haut 140 degrés de la tête de rider's. L'arceau doit être arrimé avec un tube de mêmes dimensions de chaque côté. Mouvements de tête du pilote doit être limité à pas plus de 2 po de chaque côté, dessus ou arrière, avec rider's tête dans sa position normale. Rouleau cage rembourrage réunion SFI spécification 45,1 pour tube rond roll rembourrage de cage et de spécification de SFI 45,3 pour rembourrage cage rouleau plat est nécessaire dans les environs du casque d'utilisation.

Mouvement vers l'avant : Tous nouvelle catégorisation moto présentes pour inspection doit mettre un fabriqués et testé SFI spec 38,1 type cervicofaciale retenue système.

La structure du mouvement latéral (voir 3.A.3) doit être construite tels que le casque ne peut pas quitter le plan extérieur de la cage de sécurité. La structure de siège ou rouleau cage doit fournir la restriction pour latérale de mouvement de la tête de moins de 2" chaque côté y compris de la déformation de la structure.

Se reporter à la rubrique 3.B des explications de la conception.

Ceintures de 7.H.5 et de retenue de la branche :

Un concours complet ceinture et bretelles de sécurité est requise avec les épaules, genoux et sangles d'entrejambe. Restrictions de la branche du poignet à la boucle du harnais central doivent être utilisé, consultez la Section 3.D. approuvé un membre restrictions avec la SFI 3.3 spec daté, 2006 ou plus tard sont tenus dans toute catégorisation.

7.H.6 Rider compartiment :

Le compartiment du conducteur doit être exempt des arêtes, saillies, supports, etc., à proximité immédiate de l'avenant. Une doublure intérieure rigide doit être fournie pour conserver des jambes au sein de la structure de cage anti-tonneau. Le compartiment du conducteur doit disposer d'un système d'admission ou de respiration d'air frais pour emporter des fumées. Tout l'air de respiration et de refroidissement qui alimenter en air le pilote doit avoir la protection ignifuge sur les tuyaux que fournissent de l'air.

Le siège doit être fait d'un métal ou alliage suffisante pour retenir le pilote sous haute « G » de chargement. Sièges composites doivent être approuvés par le Comité technique, on ne pourra pas de sièges en plastique ou en fibre de verre.

Secondaires de plancher, métal en feuille dans le compartiment d'utilisation dans le but de retenir le pilote et les appendices en cas d'étape pan ou belly pan larme loin doit être ajouté. Voir l'article 3.G.

7.H.7 pare-brises :

Tous les pare-brise doivent être en plastique incassable, comme Lexan ® et fournir 120 degrés de vision horizontale adéquate vers l'avant.

Dispositif d'arrêt carburant 7.H.8

Un robinet d'arrêt carburant distant de désactiver le fonctionnement de la pompe qui peut être facilement commandé depuis le compartiment rider doit être monté. Toutes les pompes à essence électrique a un robinet d'arrêt inertiel interrupteur dans le circuit de désactiver le fonctionnement de la pompe.

Fender 7.H.9 :

Une cloison ou la fender doit être monté autour de n'importe quel pneu dans le compartiment de cavalier. L'aile doit être de construction métallique ou doit être recouvert d'un bouclier balistique.

7.H.10 verrière :

Si un couvert est utilisé, le pilote doit pouvoir sortir de son cigare sans assistance Si la machine est en position verticale ou sur le côté. La canopée doit être clairement indiquée sur l'extérieur avec le mode d'ouverture par le personnel d'urgence. Couverture du compartiment de coureur ou le panneau d'écouille doit avoir un mécanisme lui permettant d'ouvrir rapidement, sans outils à main, de l'intérieur et l'extérieur du véhicule. La canopée doit être bien fermée en compétition par l'emploi d'une fixation mécanique. Le mécanisme de direction peut se déplacer, mais la canopée ne doit pas être jointe du mécanisme de direction.

7.H.11 pneus et roues :

Tailles de pneu et roue sont illimitées. Pneus doivent respecter l'indice de vitesse comme indiqué dans la Section 7.B.9. En fabriqués pour les courses ou renforcés par la Section 2.G doit être utilisé.

7.H.12 les séries de tests :

7.H.13 Parachute :

Il faut un parachute sur toute catégorisation. Catégorisation allant à plus de 250 MPH sont tenus d'avoir deux parachutes, un pour la grande vitesse et un pour à vitesse réduite. Mécanisme de largage de parachutistes doit être monté dans une position lui permettant l'activation au sein de l'amplitude des mouvements du cavalier. Il est nécessaire d'installer des mécanismes automatiques qui actionnera quand la machine est posée plus de 50 degrés sur la catégorisation de queue caréné et 80 degrés sur la catégorisation de queue ouverte. Une démonstration du parachute dont le déploiement est nécessaire à chaque événement. Tous les systèmes de largage de parachutistes non-manuels doivent avoir un déblocage manuel redondant comme une sauvegarde.

7.H.14 de direction :

Tous les systèmes de direction doivent être direct, engins ou type de liaison. Le guidon doit avoir suffisamment de dégagement et le montage doit avoir un soutien suffisant pour empêcher les mouvements indésirables. Toutes les pièces mobiles doivent fonctionner librement, sans jeu excessif. La timonerie de direction doit avoir suffisamment d'espace entre le corps et le châssis. Tous les composants doivent avoir une résistance suffisante pour assurer la stabilité et la sécurité. Méthodes l'intégrité et à la fabrication de soudure vont être au crible au cours du processus d'inspection. Le Comité technique peut exiger la Certification de Test Non destructifs de composants et/ou souligner l'analyse de la conception.

Il est recommandé que toutes les soudures de système direction être inspectés visuellement sur une base fréquente. Concurrents pourrait bénéficier périodiquement des soudures exceptionnellement critiques au moyen de

rayons x ou magnaflux. Si on observe un problème potentiel dans le processus d'inspection du Comité technique peut exiger le concurrent à fournir une attestation de radiographie ou magnaflux.

Toutes les extrémités sphériques (c.-à-d., Heim) utilisées dans les systèmes de direction ne doivent pas être construites d'aluminium. Toutes les extrémités sphériques doivent avoir des rondelles avec un OD plus grand que le Heim de maintenir l'articulation en cas de séparation (joints Heim solide type sont requis). Tous les boulons utilisés dans la tringlerie de direction doivent être au moins de grade 5. Pour les véhicules avec des axes de direction l'arbre est réductible ou avoir une butée d'arbre direction secondaire installée.

7.H.15 de freins :

Toute catégorisation doit être équipée d'un front et frein de la roue arrière comme requis, reportez-vous à la section 7.B.10.

7.H.16 classe de nombres/désignation :

Catégorisation doit avoir une surface de nombre/lettre minimale de 10 po x 12 po sur les deux côtés du corps.

7.H.17 citernes :

Batterie, réservoir d'huile et réservoir de carburant (sauf s'il est scellé dans une boîte d'anti-gouttes acide, Section 7.H.20) doit être séparé de la driver/pilote par un pare-feu. Aucune ligne de combustible ne peut être acheminé par le compartiment de cavalier.

Moteur 7.H.18 :

Permis de n'importe quelle combinaison unique ou double des moteurs de moto. Pas plus de 2 moteurs sont autorisés. Cylindrée totale maximale est illimitée.

7.H.19 stabilisateur roues/patins :

Roues sont requis sur les stabilisateurs stabilisateur. Catégorisation à l'aide de stabilisateurs stabilisateur doit contenir un verrouillage positif aux positions de la 'up' et 'down'. Stabilisateurs doivent être verrouillées en position rétractée, dès que la moto est stable. Patins ne sont autorisés qu'avec l'approbation préalable.

Batteries 7.H.20 :

Tous les accumulateurs doivent être correctement fixés avec attaches et armature métallique. Piles peuvent être montés dans le compartiment de d'utilisation si scellé dans une boîte d'anti-gouttes acide. Toute catégorisation doit être équipée d'un interrupteur de débranchement de la batterie principale. Le sectionneur doit être visible et clairement marqué.

7.H.21 remorquage :

Toute catégorisation doit avoir un endroit bien en vue pour les travailleurs pour rapidement fixer une sangle de remorquage pour le remorquage d'urgence de la streamliner outre du cours de course.

Protège-chaîne/courroie 7.H.22 :

Gardes sont tenus d'empêcher qu'une chaîne ayant échoué ou ceinture de dommageable de carburant, huile, liquide de refroidissement ou conduites hydrauliques.

7.I classe side-car (SC):

Side-car est un véhicule à trois roues laissant deux pistes avec seulement le plus en arrière roue conduite. Les pneus avant et arrière doivent quitter une seule piste pas plus large que la plus large des deux pneus.

7.I.1 passager :

Passager (s) n'est pas autorisés dans ou sur le side-car. Chargement de la roue du side-car doit être suffisante pour assurer la stabilité. Poids correctement sécurisé ou lest peut être utilisé.

Emplacement de 7.I.2 de moteur :

Les moteur/moteurs doit être placés entre l'avant et roue arrière motrice et l'axe moteur situé à l'intérieur de la largeur du pneu arrière.

7.I.3 emplacement du Driver :

Le coureur doit fonctionner l'outfit de sidecar avec guidon type moto d'une position qui place son axe entre l'avant et l'arrière de la route les bandes de roulement. Le cavalier doit être capable de sortir la tenue sans restriction, sauf en conformité avec joint règles streamliner.

7.I.4 châssis et Suspension :

De la tenue châssis et suspension peuvent être de configuration moto solo classiques utilisant des panneaux de châssis et corps/plate-forme de side-car. Châssis altérées avec side-car intégrante ou attachés sont autorisés et encouragés. Toute suspension des roues est encouragée.

7.I.5 de direction :

Fourche télescopique, début ou lien ou centre de système de direction/suspension moyeu ou à la broche peut être utilisée. Seulement la roue avant peut être orientable. Tous les systèmes doivent intégrer un amortisseur de direction. Câble de direction n'est pas autorisée.

7.I.6 Montage de side-car :

L'unité de side-car peut être située sur le côté droit ou le gauche. Tous les supports de fixation de type universel et raccords barre rigide doivent avoir une profondeur adéquate d'engagement, rigidité et sécurité. Toutes les attaches de fixation doivent être la sécurité filaire ou autrement fixé par des moyens visuellement vérifiables. Plusieurs barres rigides peuvent être nécessaires pour assurer la rigidité. Montures Universal jugées insuffisantes pour la concurrence doivent être remplacés par des composants spécialement approuvés par le Comité de la concurrence. Tenues altérées avec side-car intégrante ou attaché seront évaluées pour une dispersion adéquate de sidecar induite par le stress.

7.I.7 empattement et voie :

Piste doit être au moins 32 po, empattement entre 50 po et 110. Aucune restriction d'empattement sur la catégorisation.

7.I.8 taille de roue :

L'avant et la jante de la roue arrière ne seront pas inférieur diamètre nominal de 10 po. La jante de roue du side-car peut être pas moins que le diamètre nominal de 5 po. Aucune restriction de taille sur la catégorisation.

7.I.9 Pneus :

Les exigences de cote de vitesse pour machines solo s'appliquent, voir la Section 7.B.9.

7.I.10 carter de chaîne et roue couvrent :

Voir la Section 7.B.16 exigences de carter de chaîne. L'intérieur de la roue du side-car doit être une couverture.

7.I.11 Construction de Sidecar : 7.I.11

Un passager ne peut pas rouler dans ou sur le side-car. Plate-forme de side-car doit être en mesure d'accueillir un passager vers l'avant, genoux avec une taille et un poids de 5 pi 7 po, 170 lbs. La plate-forme doit englober une forme rectangulaire ayant une dimension de 12 po de 32 po. La dimension de 12 po doit être orientés perpendiculairement (90 degrés) à l'empattement de la moto. La dimension de 32 po doit être orientée parallèlement à l'empattement.

Chargement de roue Sidecar 7.I.11A

Chargement de la roue du side-car doit être suffisante pour assurer la stabilité. Propre sécurisé poids ou lest peut être utilisé. Il faut un minimum de 10 % le poids de la plate-forme pour être sur le side-car.

7.J Sidecar Streamliner (SCS):

Il s'agit de véhicule terrestre vitesse ultime sidecar. Innovation dans la conception est encouragée. Doivent satisfaire toutes les exigences de sidecar et exigences en matière de deux roues streamliner, sauf la Section 7.H.19. Hébergement passager et les exigences de la piste doivent être conforme aux articles 7.I.11 et 7.I.7. Aucune restriction base de roue pour la catégorisation. Tous les side-cars ne pas satisfaire à l'exigence de sortie pilote sans restriction dans la Section 7.I.3 doivent s'exécuter dans cette classe.

7.I.13 les séries de tests :

On effectuera des évaluations de permis de conduire stabilité et sidecar véhicule vitesse par incréments spécifiés dans l'article 1.M jusqu'à ce que la vitesse maximale est atteinte. Réglage de l'alignement de sidecar, ballast et/ou la roue peut être nécessaire.

7.K motos électriques

La LTA, en coopération la NEDRA (National Electric Vehicle Drag Racing Association) a développé des classes moteurs EV pour permettre une compilation de records de vitesse de terre de partout dans le monde spécifique aux véhicules à moteur électrique. Tandis que nous maintenons une affiliation avec le NEDRA, qu'elle ne dépasse pas le partage de documents.

Les règles NEDRA sont spécifiques aux véhicules de course de dragsters électriques. Membres NEDRA doivent se conformer à toutes les règles de concurrence de la LTA et règlement à concourir à la LTA sanctionné des événements ; tout comme ils doivent respecter toutes les règles de la NHRA lors d'événements de la NHRA.

Les règles ci-dessous sont une combinaison de règles NEDRA et LTA. Règles LTA ont été substitués où respecter la règle de la LTA. Une règle à laquelle NEDRA est muet est régie par les règles de la LTA en section 2 et 3. Si tout écart est constaté entre les recueils de règles, la LTA et remplace toutes les règles NEDRA.

NEDRA classe Validation :

Alors que tous les véhicules électriques seront en compétition dans une classe appropriée de la LTA pour les enregistrements de la LTA, le directeur technique de EV certifiera la classe NEDRA pour ses dossiers. D'accréditation record de NEDRA, les participants doivent être membres NEDRA.

Désignation de puissance électrique de classe :

Énergie électrique est désigné dans les documents LTA comme un type de carburant: c'est-à-dire M/E-48 = mise à jour le/Electric-48 volts.

7.K.1 moteur

A: electric motor(s) seuls autorisés.

B: Exposed-moteur motocycles d'armature ouverte, ventilé, ou moteurs à balais remplacement fenêtre doivent installer une flasque arrière, minimale 0,024 po en acier ou 0,032 pouce en aluminium, ou en Lexan de 0,120 pouce.

Piles 7.K.2

A: doit être solidement monté et protégé du toboggan ou dommages de l'accident.

B: boîtes scellées doivent être ventilés loin du pilote et de la surface de course.

- C: humide, batteries (liquide) ne sont pas autorisés.
D: chaque pile ou batterie doit être fixée avec des boulons et sangles proportionnels à la taille et le poids de la batterie. Voir 5.I.7 Sec.

Câblage électrique 7.K.3

- A: UNE ATTENTION PARTICULIÈRE S'IMPOSE POUR L'AUGMENTATION DES CHARGES SOUTENUES PLACÉS SUR LES VÉHICULES DE DSL PAR RAPPORT AUX VÉHICULES DRAG. CÂBLAGE DEVREZ PEUT-ÊTRE ÊTRE MIS À JOUR AFIN DE TENIR COMPTE DE CES CONDITIONS.
B: tout le câblage haute tension/intensité doit être situé et fixé pour éviter tout contact de conducteur et/ou des spectateurs.
C: un câblage plus de 24 volts doit être entièrement couverte.
D: des fils de tension élevée pour instruments sont autorisé.
E: Câblage moteur traction doit être complètement isolé du châssis et doit avoir conduit complet positifs et négatifs à la batterie.

7.K.4 fusion de Batteries

- R: tous les accus doivent avoir protection contre les surintensités.
B: batteries secondaires doivent être fusionnées individuellement.
C: ou les disjoncteurs ou fusibles sont autorisés.
D: ces dispositifs de protection doivent avoir une tension nominale égale ou supérieure à la tension nominale pack de DC.

7.K.5 recharge

- A: Batteries peuvent être rechargées dans les fosses ou d'autres secteurs seulement désignés.
B: véhicule doit être raccordé à la masse de l'AC (Terre) lors de la charge.
C: chargeur doit être fusionné en interne avec une taille de fusible appropriée pour la chargeurs DC sortie maximale actuelle.

Allumage 7.K.6

- R: tous les véhicules doivent avoir une indication visible d'un « live » sauf OEM.
B: un commutateur externe activé ou le contrôle de l'interrupteur doit être installé à l'extérieur du véhicule et indiquant en position OFF. L'arrière du véhicule est le lieu de prédilection.
C: batterie de traction doit être physiquement déconnecté lorsque l'interrupteur est en position d'arrêt
D: un triangle rouge doit être clairement visible, que le système d'alimentation est allumé. Cela peut être une lumière ou un indicateur mécanique.

7.K.7 Master Cut-off

Tous les véhicules sauf OEM doit être incorporé dans un interrupteur-sectionneur électrique maître qui doit désactiver toutes les fonctions électriques. Interrupteur doit couper la traction moteur batterie pack section du circuit, et si le commutateur est design push pull, push doit être la fonction de « OFF ».

2013 MOTOCYCLE RECORDS

CATÉGORIE DE L'OH!

VÉH #	PILOTE	ÉQUIPE	CLASSE	ANNÉE	1.0 MILE	1.5 MILE
50cc - Open						
175cc						
Production - Open						
9389	Tom Crompton	Krypton Racing	M/G-175/4	2010		64.409
9389	Tom Crompton	Krypton Racing	M/F-175/4	2011		48.871
9389	Tom Crompton	Krypton Racing	MPS/G-175/4	2011		67.390
9389	Tom Crompton	Krypton Racing	MPS/F-175/4	2010		67.333
Construction spéciale - Open						
250cc						
9173	Richard Lorenson	Richard Lorenson	P/P-250/4	2010		107.731
9635	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/G-250/4	2009		107.102
9635	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/F-250/4	2009		99.678
9365	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/BG-250/4	2009		109.662
9635	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/BF-250/4	2009		101.228
Construction spéciale - Open						
350cc						
Production - Open						
9635	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/G-350/4	2009		109.621
9635	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/F-350/4	2010		104.130
400cc						
1908	MICHAUD RACING	JESSE MICHAUD	M/F-400/4	2013	94.215	94.673
500cc						
9102	Paul Milton	MP Racing	P/P-500/4	2010		127.213
9474	WENDELL ALLEN	ALLEN RACING	M/G-500/4	2013	117.824	120.260
9140	David Dunfey	David Dunfey	M/TB-500/4	2009		94.239
9102	Paul Milton	MP Racing	MPS/F-500/4	2009		131.953
9877	JOSEPH HEFFERNAN	FOIL HAT RACING	MPS/BG-500/4	2013	174.341	184.097
9877	CHUCK JAY	FOIL HAT RACING	MPS/BF-500/4	2013	156.388	170.756
Construction spéciale - Open						
650cc						
9427	BELINDA MELARAGN	MELARAGNO RACING	P/P-650/4	2012	161.112	
9427	BELINDA MELARAGN	MELARAGNO RACING	P/P-650/4	2012		163.746
9539	GREG NEAL	NEAL RACING	MPS/G - 650/4	2012		182.841
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/F-650/4	2009		183.422
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/BG-650/4	2009		177.777
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/BF-650/4	2009		186.023
765	JOSEPH DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/G - 650/4	2012	149.204	
765	JOSEPH DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/G - 650/4	2012		150.054
765	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/F-650/4	2013	154.347	160.095
765	JOSEPH DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/BG - 650/4	2012	148.933	
765	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/BG - 650/4	2012		156.630
765	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/BF - 650/4	2013	150.237	158.552
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	APS/G-650/4	2009		188.584
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	APS/F-650/4	2009		188.865
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	APS/BG-650/4	2009		190.118
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	APS/BF-650/4	2009		189.035
750cc						
Production - Open						
9172	STEVE TOOTHAKER	CHAT NOIR RACING	M/G-750/4	2013	117.601	117.534
1482	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	M/F-750/4	2012	113.251	

109

1482	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	M/F-750/4	2012		116.520
9539	GREG NEAL	TLN Motorsports	MPS/G – 750/4	2012	177.287	
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/G-750/4	2009		186.795
9539	GREG NEAL	TLN Motorsports	MPS/F – 750/4	2013	180.833	169.045
9539	Greg Neal	TLN Motorsports	MPS/BG-750/4	2009		186.100
765	JOSEPH DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/G – 750/4	2013	151.441	155.527
765	JOSEPH DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/F – 750/4	2013	152.593	156.561
765	JOSEPH DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/BG – 750/4	2013	154.626	155.222
765	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	A/BF – 750/4	2013	157.332	161.844
9539	GREG NEAL	TLN Motorsports	APS/G – 750/4	2013	175.296	
9539	GREG NEAL	TLN Motorsports	APS/G – 750/4	2012		188.584
9539	GREG NEAL	TLN Motorsports	APS/F – 750/4	2013	173.063	176.778
1000cc						
9220	BELINDA MELARAGN	MELARAGNO RACING	P/P-1000/4	2012	175.005	
9220	BELINDA MELARAGN	MELARAGNO RACING	P/P-1000/4	2012		177.090
1440	Dean Sabatinelli	Sabatinelli RSK-Fast	M/BG-1000/4	2009		220.647
9731	GREG NEAL	TLN Motorsports	MPS/G – 1000/4	2012	201.038	
9731	GREG NEAL	TLN Motorsports	MPS/G – 1000/4	2012		205.507
9731	GREG NEAL	TLN Motorsports	MPS/F-1000/4	2012	204.792	
9731	GREG NEAL	TLN Motorsports	MPS/F-1000/4	2012		206.543
9893	GUISEPPE MELARANG	GUISEPPE MELARANGO	MPS/BG – 1000/4	2012	202.026	
1440	Dean Sabatinelli	Sabatinelli RSK-Fast	MPS/BG-1000/4	2009		245.345
9280	DAN HASS	HASS/SERAFINI RACING	MPS/BF – 1000/4	2012	234.632	
9280	Don Haas	Courses de Dernière Minut	MPS/BF-1000/4	2009		239.852
9731	GREG NEAL	TLN Motorsports	APS/G – 1000/4	2012	201.827	
9731	GREG NEAL	TLN Motorsports	APS/G – 1000/4	2012		207.702
9731	Greg Neal	TLN Motorsports	APS/F-1000/4	2010		203.536
9731	GREG NEAL	TLN Motorsports	APS/BG – 1000/4	2012	202.290	
9731	GREG NEAL	TLN Motorsports	APS/BG – 1000/4	2012		204.940
1440	Dean Sabatinelli	Sabatinelli/Guthrie	APS/BF-1000/4	2010		205.301
1350cc						
9538	BELINDA MELARAGN	KRUKAR RACING	P/P-1350/4	2012	194.527	
9290	Rançon Holbrook	Holbrook SHO	P/P-1350/4	2009		211.079
1004	ALEX MERRELL	ALEX MERRELL	M/G-1350/4	2013	188.828	190.276
1004	ALEX MERRELL	ALEX MERRELL	M/F-1350/4	2013	198.644	199.696
9727	JOHN UBERMUTH	UBERMUTH RACING	M/BF-1350/4	2013	175.652	172.344
9263	Kent Sirimoglu	Kent Sirimoglu	M/BF-1350/4	2011		204.886
9727	JOHN UBERMUTH	UBERMUTH RACING	M/BF-1350/4	2013	175.652	
9125	Brian Haenlein	Brian Haenlein	M/VF-1350/4	2010		96.074
4473	BRENDA SUE CARVER	BRENDA SUE CARVER	MPS/G – 1350/4	2012	216.765	
4473	BRENDA SUE CARVER	BRENDA SUE CARVER	MPS/G – 1350/4	2012		221.572
9892	DOUG GREGORY	GREGORY RACING	MPS/F-1350/4	2012	198.001	
9314	Ali Ababakr	RNR Cycles	MPS/F-1350/4	2009		229.621
5112	Bill Warner	Course sauvage Bros	MPS/BG-1350/4	2009		257.813
9263	Kent Sirimoglu	SIRIMOGLU RACING	MPS/BF – 1350/4	2013	211.840	
5112	Bill Warner	Warner/Forstall	MPS/BF – 1350/4	2010		273.356
473	FRED VANCE	VANCE & FORSTALL RACIN	A/F – 1350/4	2012	204.878	
473	FRED VANCE	VANCE & FORSTALL RACIN	A/F – 1350/4	2012		209.435
1110	Dean Sabatinelli	Scott Guthrie R	A/BG-1350/4	2010		241.260
2183	Steve Kneccum	Deluca/Frstl/Kneccum	A/BF-1350/4	2009		248.467
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G – 1350/4	2012	203.222	
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G – 1350/4	2012		207.858
120 S	Debbie Dross	Scott Guthrie R	APS/F-1350/4	2009		218.150
1110	Dean Sabatinelli	Scott Guthrie R	APS/BG-1350/4	2010		264.130

5113	Bill Warner	Warner/Forstall Racing	APS/BF-1350/4	2013	296.128	
5113	Bill Warner	Warner/Forstall Racing	APS/BF-1350/4	2011		311.945
1111	Todd Dross	Scott Guthrie R	SC/G-1350/4	2010		166.982
1111	Todd Dross	Scott Guthrie R	SC/F-1350/4	2010		176.470
9669	Eddie Powell	Eddie Powell	SC/BF-1350/4	2011		181.680
	1650cc					
9526	Mike Brakel	Théorie 80	P/P-1650/4	2010		206.256
9465	Roy Brooks	Brooks Racing	M/G-1650/4	2009		202.821
9465	Roy Brooks	Brooks Racing	M/F-1650/4	2010		202.853
9647	MARK GORDON	MARK GORDON	M/BF – 1650/4	2012	207.574	
9647	MARK GORDON	MARK GORDON	M/BF – 1650/4	2012		216.199
9719	TRACY ROGERS	ROGERS RACING	MPS/G-1650/4	2013	204.823	
4182	Mark Deluca	Deluca/Frstl/Knecum	MPS/G-1650/4	2009		237.742
9885	RACHAEL JOHNSON	CHAÎNE 12 RACING	MPS/F – 1650/4	2012	206.529	
9639	COLT BATEMAN	ÉQUIPE GROS CUL	MPS/F – 1650/4	2012		235.777
1105	Shane Stubbs	Scott Guthrie R	MPS/BG-1650/4	2009		257.106
L100	GILLES CHIASSON	GT MOTOPLUS	MPS/BF-1650/4	2013	207.963	
1105	Shane Stubbs	Scott Guthrie R	MPS/BF-1650/4	2009		246.832
1110	Dean Sabatinelli	Scott Guthrie R	A/BG-1650/4	2010		242.548
9647	Mark Gordon	Mark Gordon	A/BF-1650/4	2011		230.698
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G – 1650/4	2012	203.041	
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G – 1650/4	2012		208.212
7607	JENNIFER ROBERTSO	OSTERGARD RACING	APS/F – 1650/4	2013	229.683	234.056
1110	Dean Sabatinelli	Scott Guthrie R	APS/BG-1650/4	2010		267.006
5113	BILL WARNER	WARNER/FORSTALL RACING	APS/BF – 1650/4	2012	290.294	
9494	THOMAS CRONAN	DAS PERFORMANCE	APS/BF – 1650/4	2011		250.113
1111	Todd Dross	Scott Guthrie R	SC/F-1650/4	2010		175.411
9669	EDDIE POWELL	EDDIE POWELL	SC/BG – 1650/4	2012	182.331	189.784
9669	EDDIE POWELL	EDDIE POWELL	SC/BF – 1650/4	2013	201.188	197.839
	2000cc					
9941	BELINDA MELARGNO	MELARAGNO RACING	P/P-2000/4	2013	199.188	202.979
9526	Mike Brakel	Théorie 80	P/P-2000/4	2010		205.221
9647	MARK GORDON	MARK GORDON	M/BF – 2000/4	2012	207.115	
9647	MARK GORDON	MARK GORDON	M/BF – 2000/4	2012		211.444
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	MPS/G – 1650/4	2013	200.869	
826	MIKE BRAKEL	MIKE BRAKEL RACING	MPS/G – 2000/4	2012		216.351
9690	RALPHIE NAVARRO	NAVARRO RACING	MPS/F-2000/4	2013	202.565	
9448	Charles Freeman	Charles Freeman	MPS/F-2000/4	2011		221.183
1105	Shane Stubbs	Scott Guthrie R	MPS/BG-2000/4	2009		265.181
1101	Todd Dross	Scott Guthrie R	MPS/BF-2000/4	2009		240.057
1110	Dean Sabatinelli	Scott Guthrie R	A/BG-2000/4	2010		244.260
9647	Mark Gordon	Mark Gordon	A/BF-2000/4	2011		223.375
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G – 2000/4	2012	201.857	
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G – 2000/4	2012		206.203
120 S	Josh Owen	Scott Guthrie R	APS/F-2000/4	2009		228.038
1110	Dean Sabatinelli	Scott Guthrie R	APS/BG-2000/4	2010		266.130
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/BF – 2000/4	2012	195.351	
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/BF – 2000/4	2012		197.247
1111	Todd Dross	Scott Guthrie R	SC/F-2000/4	2010		171.520
	3000cc					
9526	Mike Brakel	Théorie 80	P/P-3000/4	2010		205.883
9647	MARK GORDON	MARK GORDON	M/BF – 3000/4	2012	208.297	
9647	MARK GORDON	MARK GORDON	M/BF – 3000/4	2012		222.699
826	MIKE BRAKEL	MIKE BRAKEL RACING	MPS/G – 3000/4	2012		225.301

3182	Steve Kneccum	Deluca/Frstl/Kneccum	MPS/F-3000/4	2009		235.189
9444	Phil Campbell	Train de NT	MPS/BG-3000/4	2009		235.515
9532	EDWARD PETROZZI	2 BARS RACING	MPS/BF – 3000/4	2013	232.513	
9502	JENNIFER ROBINSON	JOHNNYCHEESE RACING	MPS/BF – 3000/4	2012		235.959
1110	Dean Sabatinelli	Scott Guthrie R	A/BG-3000/4	2010		244.545
9647	MARK GORDON	MARK GORDON	A/BF – 3000/4	2012	212.029	
1107	Josh Owen	Scott Guthrie R	A/BF-3000/4	2010		223.131
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G – 3000/4	2012	198.702	
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G – 3000/4	2012		202.493
9519	DAN MILLHOLLAND	MILLHOLLAND RACING	APS/F – 3000/4	2012		207.994
1110	Dean Sabatinelli	Scott Guthrie R	APS/BG-3000/4	2010		269.776
78	DONNA TIMNEY	TIMNEY RACING	APS/BF-3000/4	2012	184.445	
78	DONNA TIMNEY	TIMNEY RACING	APS/BF-3000/4	2012		189.390
1111	Todd Dross	Scott Guthrie R	SC/F-3000/4	2010		175.891
3001 + cc						
9647	Scott Horner	Mark Gordon	A / BG-3001 +	2011		246.334
9647	Scott Horner	Mark Gordon	A / BF-3001 +	2011		234.085
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G-3001 + / 4	2012	198.798	
9731	GREG NEAL	NEAL RACING	APS/G-3001 + / 4	2012		204.509
1302	Donna Timney	Scott Guthrie R	APS/F-3001 + / 4	2009		205.039
9502	JENNIFER ROBINSON	JOHNNYCHEESE RACING	APS/BF-3001 + / 4	2012	235.169	
9502	JENNIFER ROBINSON	JOHNNYCHEESE RACING	APS/BF-3001 + / 4	2012		224.347

CATÉGORIE DE TRINGLE

50cc

Production - Open

1137	Bill Paulovcin	Équipe Dougherty	MPS/PG-50/4	2011		73.919
------	----------------	------------------	-------------	------	--	--------

Construction spéciale - Open

100cc

9056	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	P/PP-100/4	2012	41.860	
------	------------	---------------------	------------	------	--------	--

9056	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	P/PP-100/4	2012		39.592
------	------------	---------------------	------------	------	--	--------

1137	Bill Paulovcin	Équipe Dougherty	MPS/PG-100/4	2011		78.717
------	----------------	------------------	--------------	------	--	--------

Construction spéciale - Open

125cc - Open

175cc

Production - Open

Mis à jour le - ouvert

Altererd - Open

250cc - Open

9906	TOM CROMPTON	KRYPTON RACING	M/VPG-250/4	2013	60.446	61.546
------	--------------	----------------	-------------	------	--------	--------

350cc

Production - Open

1400	Lloyd Frink	Sterling Hill Gang	M/PG-350/4	2011		75.545
------	-------------	--------------------	------------	------	--	--------

1400	Lloyd Frink	Sterling Hill Gang	M/PF-350/4	2009		84.136
------	-------------	--------------------	------------	------	--	--------

9632	TOM CROMPTON	KRYPTON RACING	MPS/PG – 350/4	2012	75.132	
------	--------------	----------------	----------------	------	--------	--

9632	TOM CROMPTON	KRYPTON RACING	MPS/PG – 350/4	2012		76.882
------	--------------	----------------	----------------	------	--	--------

9632	TOM CROMPTON	KRYPTON RACING	MPS/PF – 350/4	2012	72.666	
------	--------------	----------------	----------------	------	--------	--

9632	TOM CROMPTON	KRYPTON RACING	MPS/PF – 350/4	2012		71.680
------	--------------	----------------	----------------	------	--	--------

1400	Lloyd Frink, IV	Sterling Hill Gang	A/PG-350/4	2010		72.490
------	-----------------	--------------------	------------	------	--	--------

1400	Lloyd Frink, IV	Sterling Hill Gang	A/PF-350/4	2010		73.671
------	-----------------	--------------------	------------	------	--	--------

1400	Lloyd Frink, IV	Sterling Hill Gang	A/PBG-350/4	2010		76.964
------	-----------------	--------------------	-------------	------	--	--------

1400	Lloyd Frink, IV	Sterling Hill Gang	A/PBF/350/4	2010		77.844
------	-----------------	--------------------	-------------	------	--	--------

9433	JOHN PETSCHÉ	JOHN PETSCHÉ	A/AFP – 350/4	2012		59.174
------	--------------	--------------	---------------	------	--	--------

9433	JOHN PETSCHÉ	JOHN PETSCHÉ	A/AFP – 350/4	2013	60.269	60.651
------	--------------	--------------	---------------	------	--------	--------

400cc

Production - Open

1400	Lloyd Frink	Sterling Hill Gang	M/PG-400/4	2009		73.078
1400	Lloyd W. Frink	Sterling Hill Gang	M/PF-400/4	2009		85.233
1400	Lloyd Frink, IV	Sterling Hill Gang	A/PG-400/4	2010		76.052
1400	Lloyd Frink, IV	Sterling Hill Gang	A/PF-400/4	2010		77.086
1400	Lloyd Frink, IV	Sterling Hill Gang	A/PBG-400/4	2010		76.982
1400	Lloyd Frink, IV	Sterling Hill Gang	A/PBF-400/4	2010		75.204

500cc

1142	PIERRE LAFRANCE	PIERRE LAFRANCE	P/PP-500/4	2012	108.332	
1142	PIERRE LAFRANCE	PIERRE LAFRANCE	P/PP-500/4	2012		110.351
6116	JERRY DINNEN	DINNEN RACING	P/PPB - 500/4	2013	127.807	128.614
1400	LLOYD W. FRINK IV	LLOYD W. FRINK IV	M/PG - 500/4	2011		75.581
1400	LLOYD W. FRINK IV	LLOYD W. FRINK IV	M/PBG - 500/4	2011		76.892
9452	D. Thomas Borchardt	D. Thomas Borchardt	A/PG-500/4	2011		117.918
9459	D. Thomas Borchardt	D. Thomas Borchardt	APS/PG-500/4	2013	132.973	140.516

650cc

9421	MIKE GONI	PRT RACING	P/PP-650/4	2012		124.663
9421	C T Schaefer	PRT Racing	M/PG-650/4	2009		121.837
9421	MIKE GONI	PRT Racing	M/PF-650/4	2013	120.887	123.506
1402	Lloyd Frink, Sr	Sterling Hill Gang	M/PBG-650/4	2011		83.149
1402	LLOYD FRINK, SR	STERLING HILL GANG	M/PBF - 650/4	2011		85.894
1402	LLOYD FRINK, SR	STERLING HILL GANG	MPS/PG - 650/4	2012	92.656	
1402	LLOYD FRINK, SR	STERLING HILL GANG	MPS/PG - 650/4	2012		93.453
9543	MIKE GONI	PRT RACING	MPS/PBF - 650/4	2013	158.243	157.879
1402	LLOYD FRINK, SR	STERLING HILL GANG	A/PBG - 650/4	2011		77.314
1402	LLOYD FRINK, SR	STERLING HILL GANG	A/PBF - 650/4	2011		85.914

750cc

9121	THOMAS CRONAN	BART NOIR RACING	P/PP - 750/4	2012	131.961	
9121	THOMAS CRONAN	BART NOIR RACING	P/PP - 750/4	2012		133.052
9121	THOMAS CRONAN	BART NOIR RACING	M/PG - 750/4	2013	135.943	137.514
9512	MIKE TOMANY	MIKE TOMANY	M/PF - 750/4	2011		134.394
9906	TOM CROMPTON	KRYPTON RACING	M/VPG-250/4	2013	60.446	61.546
9497	JOE MICELI	MICELI RACING	MPS/PG - 750/4	2012	100.697	
9497	JOE MICELI	JOE MICELI RACING	MPS/PG-750/4	2012		104.975
9512	MIKE TOMANY	TOMANY RACING	MPS/PF - 750/4	2012	142.159	146.521
9543	Michael Goni	PRT Racing	MPS/PBF-750/4	2011		158.666
4836	CLIFF DALY	Fairway Motor Sports	A/PBG-750/4	2013	125.390	
4836	Joseph H. Daly	Fairway Motor Sports	A/PBG-750/4	2011		130.914
4836	JOE DALY	Fairway Motor Sports	A/PBF-750/4	2013	119.845	
4836	Cliff Daly	Fairway Motor Sports	A/PBF-750/4	2011		130.310
4838	JOE DALY	Fairway Motorsports	APS/PBG - 750/4	2013	129.054	134.110
4838	JOE DALY	Fairway Motorsports	APS/PBF - 750/4	2011		131.715

1000cc

9576	TOM DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	P/PP-1000/4	2012	137.547	
9576	TOM DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	P/PP-1000/4	2012		137.204
417	Mark Rubin	Mark Rubin	M/PG-1000/4	2009		156.244
9056	JOSEPH DALY	Fairway Motorsports	M/PF - 1000/4	2011		130.261
9576	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	MPS/PG - 1000/4	2012	137.951	
9576	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	MPS/PG - 1000/4	2012		137.615
9512	MIKE TOMANY	TOMANY RACING	MPS/PF - 1000/4	2013	144.144	147.836
9216	Joe Daly	Fairway Motorsport	A/PG-1000/4	2009		140.776
9576	JOE DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	APS/PG - 1000/4	2012	134.937	
9576	JOE DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	APS/PG - 1000/4	2012		134.836

1350cc

7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PP – 1350/4	2012	113.304	
7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PP – 1350/4	2012		112.929
9216	TOM DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	M/PG-1350/4	2012	118.200	
9216	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	M/PG-1350/4	2013	133.885	135.668
9216	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	MPS/PG-1350/4	2013	134.913	136.754
9216	CLIFF DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	MPS/PF-1350/4	2013	136.738	136.807
9216	JOSEPH DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	MPS/PBF-1350/4	2013	133.899	135.257
9116	Joe Daly	Fairway Motorsport	A/PF-1350/4	2010		153.848

1650cc

7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PP – 1650/4	2012		117.443
Mis à jour le - ouvert						
7403	JIM FISCHER	RILEY-FISCHER-WITT	A/PG-1650/4	2013	171.264	171.165
7403	JIM FISCHER	RILEY-FISCHER-WITT	A/PF-1650/4	2013	170.765	174.169
264	JODY PEREWITZ	JODY PEREWITZ	APS/PBG – 1650/	2012	191.115	
264	JODY PEREWITZ	JODY PEREWITZ	APS/PBG – 1650/	2012		186.119
264	JODY PEREWITZ	JODY PEREWITZ	APS/PBF – 1650/	2013	193.414	202.945

2000cc

7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PP-2000/4	2012	123.506	
7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PP-2000/4	2012		123.213
1102	JOHN DOICK	DOICK RACING	M/PG – 2000/4	2013	131.793	
9228	DOMINICK COELHO	DOMINICK COELHO	M/PG – 2000/4	2011		132.176
1102	JOHN DOICK	DOICK RACING	M/PF-2000/4	2013	140.950	140.384
9501	Jon Dillingham	Jon Dillingham	M/PBG-2000/4	2011		129.491
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/PBF-2000/4	2013	129.519	129.320
9501	JON DILLINGHAM	JON DILLINGHAM	MPS/PBG – 2000,	2012		155.801
7152	DON ROBERTS	DON ROBERTS	A/PG – 2000/4	2012		144.634
262	BILL FRANEY	Sels roues Racing	A/PF – 2000/4	2012	148.933	
	BILL FRANEY	Sels roues Racing	A/PF – 2000/4	2012		148.172
262	Bill Franey	Sels roues Racing	APS/PF-2000/4	2013	160.741	165.163
9221	Bradley Everhart	Bradley Everhart	APS/PBF-2000/4	2010		197.004

3000cc - Open

7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PP-3000/4	2012	124.982	
7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PP-3000/4	2012		123.147
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/PF-3000/4	2013	129.482	129.867
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/PBF-3000/4	2013	128.953	129.266

3000cc +

Construction spéciale - Open

CATÉGORIE 2-TEMPS**50cc - Open****100cc - Open****125cc**

Production - Open

2222	Scott Kolb	Scott Kolb	MPS/G-125/2	2009		142.287
------	------------	------------	-------------	------	--	---------

Construction spéciale - Open

175cc

Production - Open

Mis à jour le - ouvert

1401	Seth Frink	Sterling Hill Gang	A/G-175/2	2009		92.583
1401	SETH FRINK	STERLING HILL GANG	A/F – 175/2	2011		81.411
1401	Seth Frink	Sterling Hill Gang	A/BG-175/2	2009		72.575
1401	Seth Frink	Sterling Hill Gang	A/BF-175/2	2010		82.251
1401	Seth Frink	Sterling Hill Gang	APS/G-175/2	2011		68.589
1401	Seth Frink	Sterling Hill Gang	APS/F-175/2	2011		84.174

1401	Seth Frink	Sterling Hill Gang	APS/BG-175/2	2009		67.876
1401	Seth Frink	Sterling Hill Gang	APS/BF-175/2	2009		66.696
250cc						
Production - Open						
Mis à jour le - ouvert						
1908	JESSE MICHAUD	JESSE MICHAUD	A/G – 250/2	2011		101.735
1908	JESSE MICHAUD	JESSE MICHAUD	A/F-250/2	2013	119.081	
1908	JESSE MICHAUD	JESSE MICHAUD	A/F-250/2	2012		118.879
1401	Seth Frink	Sterling Hill Gang	A/BF-250/2	2010		80.343
350cc						
Production - Open						
9563	Pierre Babin	Pierre Babin	MPS/F-350/2	2011		107.773
Construction spéciale - Open						
400cc						
Production - Open						
9420	Warren Matthews	Douanes de noix de coco	M/G-400/2	2010		100.756
Construction spéciale - Open						
500cc						
9548	FRANK JOHN	F J RACING	P/P – 500/2	2012	116.698	
9548	FRANK JOHN	F J RACING	P/P – 500/2	2012		117.143
7400	SETH FRINK	STERLING HILL GANG	M/F – 500/2	2012		94.499
9383	Eric Paquette	Eric Paquette	A/G-500/2	2010		119.507
7400	SETH FRINK	STERLING HILL GANG	S/G – 500/2	2012	93.113	
7400	SETH FRINK	STERLING HILL GANG	S/G – 500/2	2012		91.242
650cc - Open						
750cc						
9943	FRANK JOHN	F J RACING	MPS/G – 750/2	2013	124.409	90.417
9943	FRANK JOHN	F J RACING	MPS/F – 750/2	2013	124.206	127.466
1000cc - Open						
1350cc - Open						
1650cc - Open						
2000cc - Open						
3000cc - Open						
3001 + cc						
Construction spéciale - Open						
CATÉGORIE DE						
JUMEAUX						
50cc - Open						
100cc - Open						
125cc - Open						
175cc - Open						
250cc - Open						
350cc						
1400	LLOYD W. FRINK IV	LLOYD W. FRINK IV	M/TG – 350	2012		61.383
400cc - Open						
1400	LLOYD W. FRINK IV	LLOYD W. FRINK IV	M/TG-400	2012		81.475
500cc						
9956	JOHN PETSCHÉ	PETSCHÉ RACING	M/TG-500	2013	135.026	136.267
650cc - Open						
750cc						
9564	JOE MICELI	JOE MICELI	MPS/TG-750	2012	102.772	
9564	JOE MICELI	JOE MICELI	MPS/TG-750	2012		113.731
1000cc						
9655	BILL COFFIN	BILL COFFIN	M/TF-1000	2012		62.997

1271	MILTON PAUL	Char à bœufs Racing	MPS/TG-1000	2012	160.062	
1271	MILTON PAUL	Char à bœufs Racing	MPS/TG-1000	2012		163.109
	1350cc					
7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PT-1350	2012	125.168	
7402	LLOYD FRINK SR	STERLING HILL GANG	P/PT-1350	2012		125.691
9655	BILL COFFIN	BILL COFFIN	M/TF-1350	2012		73.045
	1650cc - Open					
	2000cc - Open					
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/TG-2000	2013	122.167	121.433
9769	JESSE MICHAUD	BILLME RACING	M/TF-2000	2013	124.420	124.488
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/TBG-2000	2013	120.792	122.515
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/TBF-2000	2013	123.457	125.627
	3000cc - Open					
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/TG-3000	2013	123.036	123.537
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/TF-3000	2013	122.189	124.243
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/TGB-3000	2013	125.087	125.322
9769	CARL THÉRIAULT	BILLME RACING	M/TBF-3000	2013	126.313	129.243
	3001 + cc					

Construction spéciale - Open

CATÉGORIE CLASSIQUES

50cc - Open

100cc - Open

125cc - Open

175cc - Open

250cc - Open

350cc

1400	LLOYD W. FRINK IV	LLOYD W. FRINK IV	M/CG – 350	2012		73.570
2305	MARK VILLENEUVE	MARK VILLENEUVE	MPS/CG – 350/4	2012	55.923	
2305	MARK VILLENEUVE	MARK VILLENEUVE	MPS/CG – 350/4	2012		66.823
	400cc					
1400	LLOYD W. FRINK IV	LLOYD W. FRINK IV	M/CG-400	2012		79.900
	500cc - Open					
	650cc - Open					
	750cc					
1482	TOM DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	P/PCG-750/4	2012	107.171	
1482	TOM DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	P/PCG-750/4	2012		106.647
9172	STEVE TOOTHAKER	CHAT NOIR RACING	M/CG-750	2013	121.693	123.778
1482	TOM DALY	FAIRWAY MOTORSPORTS	MPS/CG-750/4	2013	113.668	113.211
	1000cc					
9655	BILL COFFIN	BILL COFFIN	M/CF-1000	2012		64.487
	1350cc					
740	JIM FISCHER	RILEY-FISCHER-WITT	M/CG-1350	2013	142.198	145.601
740	JIM FISCHER	RILEY-FISCHER-WITT	M/FC-1350	2013	144.094	146.980
	1650cc - Open					
	2000cc - Open					
	3000cc - Open					
	3001 + cc					

Construction spéciale - Open

CATÉGORIE ÉLECTRIQUE

< 24v – 348v

OUVERT

349 + v

1232	EVA HAKANSSON	KILLAJOULE RACING	SCS/E-349 +	2012	164.131	
1232	EVA HAKANSSON	KILLAJOULE RACING	SCS/E-349 +	2012		188.063

MEMBRE DU CLUB 300

BILL WARNER moto 311.945 Jul-11 311.945

200 MEMBRES DU CLUB

NOM	VITESSE	VÉHICULE	DATE	MEILLEUR DE LA LTA
Phil Campbell	222.359	SLO-MC	Aug-09	235.515
Bill Warner	217.496	SLO-MC	Aug-09	311.945
Tom Peterson	205.067	SLO-MC	Aug-09	214.387
Rafik Johnson	204.438	SLO-MC	Aug-09	228.322
Don Haas	228.478	SLO-MC	Aug-09	239.852
Guy Caputo	207.306	SLO-MC	Aug-09	223.602
Joe Ledford	208.613	SLO-MC	Aug-09	216.596
Doug Meyer	208.623	SLO-MC	Aug-09	222.392
Ali Ababakr	220.054	SLO-MC	Aug-09	229.621
Shane Stubbs	240.590	SLO-MC	Aug-09	260.990
Todd Dross	219.731	SLO-MC	Aug-09	240.057
Dean Sabatinelli	220.647	SLO-MC	Aug-09	264.13
Steve Kneccum	232.042	SLO-MC	Aug-09	235.189
Bob Sellars	208.025	SLO-MC	Aug-09	214.005
Karl Gunter	212.224	SLO-MC	Aug-09	212.224
Shane Burton	205.714	SLO-MC	Aug-09	211.974
Mark Deluca	224.606	SLO-MC	Aug-09	237.742
Rançon Holbrook	205.648	SLO-MC	Aug-09	211.079
Debbie Dross	218.150	SLO-MC	Aug-09	218.150
Roy Brooks	202.821	SLO-MC	Aug-09	202.821
Josh Owen	228.038	SLO-MC	Aug-09	228.038
Doug Kenny	202.047	Roadster	Aug-09	202.047
Jim Clemons	204.894	Alt coupé	Aug-09	204.894
Larry Illingsworth	202.900	Roadster	Aug-09	202.900
Bill Hosler	202.474	SLO-MC	Aug-09	206.992
Donna Timney	205.039	SLO-MC	Aug-09	205.039
Luke Kohler	201.252	Classique-Alt	Juil.-10	201.252
Frank Waddell	206.469	Roadster	Juil.-10	206.469
Keith Turk	205.198	C-coupé	Juil.-10	205.198
Greg Neal	202.110	SLO-MC	Juil.-10	208.212
Dick Jurkowski	200.919	C-coupé	Juil.-10	200.919
Bob Self	218.113	GT	Juil.-10	218.113
Steve Van Blarcom	211.675	Roadster	Juil.-10	218 374
David Freiburger	213.457	Classique-Alt	Juil.-10	213.457

Larry Waddell	210.285	Vraie rue	Juil.-10	210.285
Tonya Turk	208.097	Classique-Alt	Août-10	208.097
Mike Brakel	206.256	SLO-MC	Août-10	225.300
John Ubermath	205.615	SLO-MC	Août-10	205.615
Ron SanGiovanni, Jr.	208.690	Roadster	Août-10	219.808
John Cinacitto	200.834	C-coupé	Août-10	200.834
Gary Beineke	208.478	CircleTrack	Août-10	208.478
Joe Timney	200.619	SLO-MC	Août-10	200.619
Bob Dauernheim	240.427	Lakester	Au 11 juillet	240.427
Brian Acton	203.449	Alt-coupé	Au 11 juillet	204.674
Bilhardt F. Lawson	210.581	Coupe gaz	Au 11 juillet	210.581
David Haas	208.490	CircleTrack	Au 11 juillet	208.490
Charles Freeman	212.063	SLO-MC	Au 11 juillet	221.183
Jeff Jacobs	202.311	Production	Au 11 juillet	202.868
PAM Beineke	205.700	CircleTrack	Au 11 juillet	205.700
Kent Sirimoglu	204.886	SLO-MC	Au 11 juillet	215.214
Jim Cosgrove	206.882	Lakester	Au 11 juillet	212.029
Scott Horner	246.334	SLO-MC	Au 11 juillet	246.334
Fred Mullaver	203.592	Production	Au 11 juillet	203.592
Rickey gaillard	200.764	SLO-MC	Au 11 juillet	206.741
George Turner	202.630	Alt-coupé	Au 11 juillet	202.630
Richard gaillard	203.889	SLO-MC	Au 11 juillet	210.199
Terry Russel	210.660	Coupe gaz	Au 11 juillet	210.660
Mark Gordon	230.698	SLO-MC	Au 11 juillet	232.901
Thomas Cronan	249.325	SLO-MC	Sept.-11	250.013
Charles Venable	205.939	C-coupé	-12 juillet	205.939
Dan Hass	211.743	SLO-MC	-12 juillet	232.310
David Matyjesik	205.428	C-coupé	-12 juillet	205.428
Colt Bateman	235.776	SLO-MC	-12 juillet	235.776
Dan Millholland	207.993	SLO-MC	-12 juillet	207.993
David Ball	205.040	SLO-MC	-12 juillet	205.481
Jim Clemens	208.014	SLO-MC	-12 juillet	208.014
Fred Vance	203.049	SLO-MC	-12 juillet	209.435

Jennifer Robinson	231.065	SLO-MC	-12 juillet	235.169
Brenda Sue Carver	216.764	SLO-MC	-12 juillet	221.571
Iain Macarthur	207.432	Vraie rue	Sep-12	218.271
Bill Amaral	211.437	Classique-Alt	Sep-12	216.531
Ryan Ostergard	216.658	SLO-MC	Au 13 juillet	229.891
Eddie Powell	201.188	SLO-MC	Au 13 juillet	201.188
Tracy Rogers	202.197	SLO-MC	Au 13 juillet	209.338
George Gallimore	241.781	Classique-GC	Au 13 juillet	241.781
Jason Theriault	207.203	Super Street	Au 13 juillet	207.203
Jack Rogers	214.645	Alt-coupé	Au 13 juillet	214.645
Gilles Chiasson	217.552	SLO-MC	Au 13 juillet	217.552
Edward Petrozzi	232.513	SLO-MC	Au 13 juillet	232.513
Ralph Navarro	202.565	SLO-MC	Au 13 juillet	207.149
Giuseppe Melaragno	202.026	SLO-MC	Au 13 juillet	207.653
Jennifer Robertson	234.056	SLO-MC	Au 13 juillet	234.056
Jody Perewitz	202.719	Tringle-MC	Au 13 juillet	202.945
Belinda Melaragno	202.979	SLO-MC	13 sept.	202.979
Dennis Cosgrove	204.473	Lakester	13 sept.	204.473

Annexe I- FAA SECTION 7. FREINAGE

7-122. générales. Le mot *freinage* est un terme universellement utilisé dans l'industrie aéronautique. En bref, le freinage est défini comme: « Sécurisation par divers moyens, tout écrou, boulon, tendeur etc., sur l'avion afin que les vibrations ne causera pas à desserrer au cours de l'opération. » Ces pratiques ne sont pas un moyen d'obtenir ou de maintenir un couple, plutôt un dispositif de sécurité afin d'empêcher le désengagement des vis, écrous, boulons, snap rings, bouchons d'huile, vidange des robinets, vannes et pièces. Trois méthodes de base sont utilisés dans le freinage ; sécurité-fil, goupilles et écrous autobloquants. Rondelles de retenue et écrous pal sont aussi parfois utilisés.

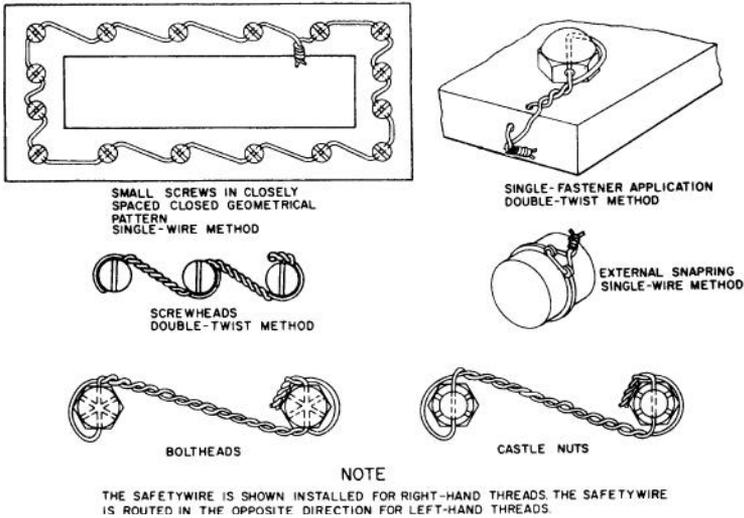
- a.** fils, doux en laiton ou en acier est utilisé sur les goujons de cylindre, tendeurs de câbles de commande et accessoires moteur fixation boulons.
- b.** goupilles fendues sont utilisés sur les avions et commandes moteur, train d'atterrissage et roulette de queue assemblées ou tout autre point où une rotation ou mouvement d'actionnement a lieu.
- c.** les écrous autobloquants sont utilisés dans les applications où ils ne seront pas supprimés souvent. Installation et désinstallation répétée provoque l'écrou autobloquant à perdre son dispositif de verrouillage. Ils doivent être remplacés lorsqu'ils ne sont plus capables de maintenir le couple minimal. (Voir le tableau 7-2).
- d.** Pal (ou vitesse) inclure des dessins qui forcent le filetage femelle contre le boulon ou le filetage de la vis lors du vissage. Ces écrous ne doivent jamais être réutilisés et devraient être remplacés par des neuves lorsque supprimé.

7-123. sécurité fil. Ne pas utiliser en acier au carbone, acier inox, monel, ou sécurité d'alliage d'aluminium de fil à des mécanismes d'urgence sûrs tels que les poignées interrupteur, gardes couvrant gère utilisé sur les sorties, extincteurs, matériel d'urgence versions ou autres équipements d'urgence. Certains équipements structurels existants ou les dispositifs de sécurité de vol d'urgence requièrent le fil de cuivre ou en laiton de sécurité (.020 po de diamètre seulement). Si une opération d'urgence réussie de cet équipement dépend de cisaillement ou de rompre le fil de sécurité, un soin particulier doit être utilisé pour assurer ce freinage n'empêche pas d'opération d'urgence.

- a.** il existe deux méthodes de câblage de sécurité ;la méthode de double torsion qui est plus couramment utilisée et la méthode de fil simple utilisée sur les vis, boulons ou écrous dans un modèle fermé-géométrique ou rapprochées comme un triangle, carré, rectangle ou cercle. La méthode du fil simple peut également être utilisée sur pièces dans les systèmes électriques et dans les endroits difficiles à atteindre. (Voir les figures 7-3 et 7-3 a).
- b.** lorsque vous utilisez la méthode de double torsion de câblage de sécurité, câble de diamètre minimum de.032 pouces doit être utilisé sur les parties qui ont un diamètre de trou.045 inch maximum. Fil de sécurité de.020 po de diamètre (double brin) peut-être être utilisé sur les pièces ayant un diamètre nominal de trou entre.045 et.062 pouces avec un espacement entre les pièces de moins de 2 pouces. Lorsque vous utilisez la méthode simple fil, le fil de plus grand taille qui accueillera le trou doit être utilisé. Fil de cuivre (.020 po de diamètre), fil d'aluminium (diamètre.031 inch) ou autre fil similaire demandé dans les instructions techniques spécifiques, devrait servir de joints sur les équipements tels que des trousse de premiers secours, extincteurs, robinets d'urgence ou régulateurs d'oxygène

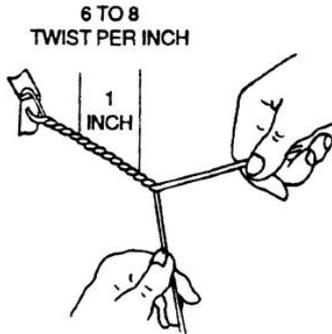
ATTENTION : Il faut se garder de confondre acier fil d'aluminium.

c. A joint sûr indique que le composant n'a pas été ouvert. Certains dispositifs d'urgence nécessitent installation de laiton ou de soft cisaillement cuivre fil de sécurité. Un soin particulier doit être exercé pour s'assurer que l'utilisation du fil de sécurité n'empêchera pas des opérations d'urgence des dispositifs de.



122

FIGURE 7-3. Fixation vis, écrous, boulons et snappings.



7-124. PROCÉDURES DE SÉCURITÉ-CÂBLAGE.

Il y a beaucoup de combinaisons de câblage de sécurité à certaines règles de base communes à toutes les applications. Ces règles sont les suivantes.

- a. lorsque boulons, vis ou autres pièces sont étroitement groupées, c'est plus pratique de sécurité les câbler en série. Le nombre de boulons, écrous, vis, etc., qui peuvent être câblés ensemble dépend de l'application.
- b. foré boltheads et vis ne sont pas nécessairement sécurité filaire si installé avec écrous indesserrables.
- c. pour prévenir une défaillance en raison de frottement ou de vibrations, fil de sécurité doit être serré après l'installation.
- d. fil de sécurité doit être installé d'une manière qui permettra d'éviter la tendance de la partie à desserrer.
- e. du fil de sécurité ne doit jamais être trop stressé. Fil de sécurité se brisera sous les vibrations si tordu trop serré. Fil de sécurité doit être tendue quand être tordu et maintenir une légère tension sécurisés. (Voir la figure 7-3 a.)
- f. -fil de sécurité se termine doit être effectué en vertu d'et vers l'intérieur vers la partie afin d'éviter les bouts pointus ou saillies, pouvant présenter un danger pour la sécurité.

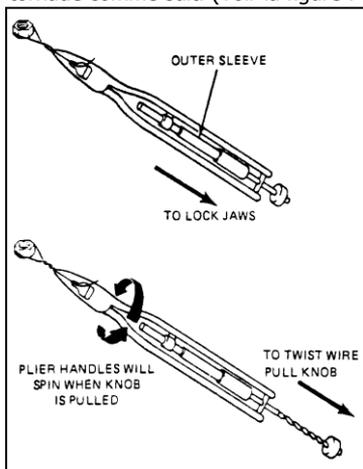
g. fil de sécurité à l'intérieur d'une gaine ou tube ne doit pas traverser ou obstruer un écoulement lorsqu'un autre mode d'acheminement peut être utilisé.

(1) vérifier les unités de sécurité câblé pour s'assurer qu'ils ont été correctement serrés, et que les trous de câblage sont correctement alignement les uns aux autres. Lorsqu'il y a deux ou plusieurs unités, il est souhaitable d'aligner les trous dans les unités à l'autre. Jamais DPR8EA ou desserrer pour obtenir un alignement correct des trous. Il devrait être possible d'aligner les trous de câblage lorsque les boulons sont serrés dans les limites spécifiées. Rondelles peuvent être utilisés (voir paragraphe 7-37) pour établir un alignement correct. Toutefois, s'il est impossible d'obtenir un bon alignement des trous sans undertorquing ou décentrées, essayez un autre boulon qui va permettre un alignement correct dans les limites de couple de serrage spécifié.

(2) pour empêcher la mutilation de la section torsadée de fil, lors de l'utilisation d'une pince, saisir les fils aux extrémités. Fil de sécurité ne doit pas être entaillé, lié ou mutilé. Torsion du fil ne se termine jamais avec une pince ; et, quand couper extrémités, laissez au moins quatre à six tours complets (1/2 à 5/8 po de long) après la boucle. Lorsque vous retirez le fil de sécurité, jamais dévisser le fil avec une pince. Coupez le fil de sécurité près du trou, prudence.

fil de sécurité h. installation où positionné possible avec le fil autour de la tête du boulon, vis ou écrou et tordus de telle façon que la boucle du fil s'adapte étroitement le contour de l'appareil en sécurité filaire.

7-125. torsion avec des outils spéciaux. Le fil avec un fil de torsion tornade comme suit. (Voir la figure 7-4).



ATTENTION : Lorsqu'à l'aide de torsades fil et le fil s'étend sur 3 pouces au-delà les mâchoires des twisters, vaguement enroulez le fil autour de la pince pour prévenir toute blessure personnelle fouettage et possible. Une torsion excessive du fil va affaiblir le fil.

a. Grip le fil dans les mâchoires du twister de fil et faites glisser le manchon extérieur vers le bas avec votre pouce pour verrouiller les poignées ou verrouiller la cheville de.
b. tirer le bouton et la tige en spirale tourne et fils retors de la fil.
c. Squeeze poignées ensemble pour libérer fil.

FIGURE 7-4. Utilisation d'une tornade typique fil.

7-126. SÉCURISATION DES BOUCHONS HUILE, ROBINETS DE VIDANGE ET VANNES.

(Voir la figure 7-4 a).

Fil lorsque vous fixez les bouchons huile et robinets de vidange, la sécurité doit être ancré à une vis à tête cylindrique adjacente. Cette méthode de câblage de sécurité est appliquée aux écrous à oreilles, bouchons de remplissage, boulons à tête unique-perçés, vis à tête cylindrique, etc.. ; qui

sont sécurités câblées individuellement. Lorsque vous fixez les poignées de robinet dans la position verticale, le fil est lu en boucle autour du filetage du tuyau qui mène à un côté de la vanne, double-entortillés autour de la poignée de la vanne et ancré autour du filetage du tuyau qui mène à l'opposé de la valve. Lorsque des écrous crénelés doivent être fixés avec du fil de sécurité, serrer l'écrou sur le bas côté de la plage de couple choisi, sauf indication contraire ; et, si nécessaire, continuer à serrer jusqu'à ce qu'une fente lignes avec le trou. Dans les applications de trou taraudé borgne de boulons ou écrous crénelés sur les goujons, le câblage de sécurité devrait être conformément aux instructions générales du présent chapitre. Vis à tête creuse sont bloqués dans les formes prévues pour les boulons ordinaires.

NOTE : Ne pas desserrer ou serrer les écrous serrés correctement pour aligner les trous de sécurité-fil.

NOTE : Bien qu'il existe de nombreux sécurité câblage des techniques utilisées pour sécuriser le matériel de l'avion, pratiquement tous proviennent des base exemples illustrés aux figures 7-5 par 7-5 b.

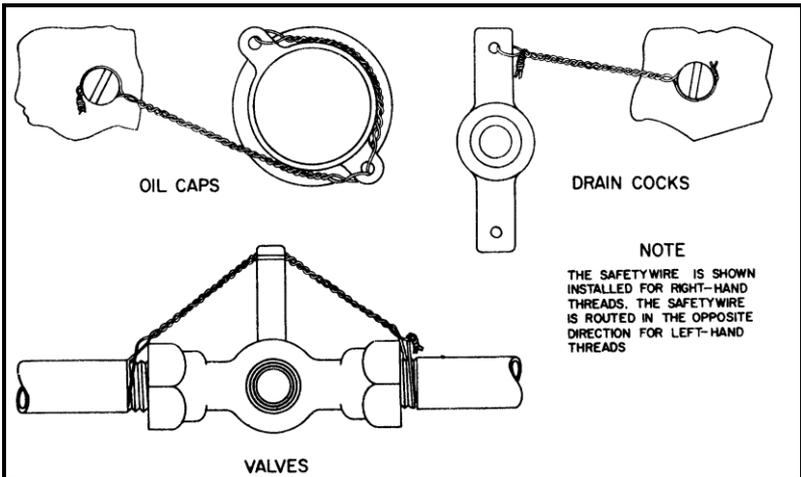
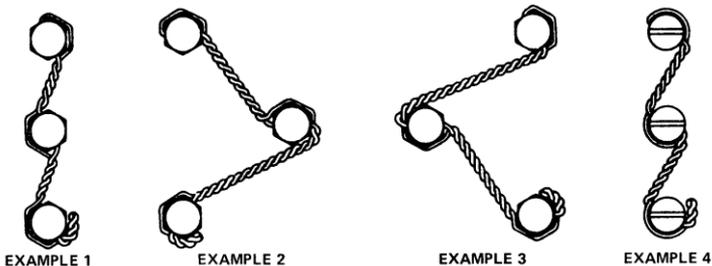


FIGURE 7-4, a. Sécurisation de bouchons huile, vidange robinets et soupapes.



Exemples 1, 2, 3 et 4 s'appliquent à tous les types de boulons, vis à tête cylindrique, tête carrée bouchons et autres pièces similaires qui sont câblés pour que la tendance de desserrage d'une ou l'autre partie est contrecarrée en serrant d'autre part. Sens de torsion de la deuxième à la troisième unité est dans le sens antihoraire dans exemples 1, 3 et 4 pour garder la boucle en position contre la tête du boulon. Le sens de torsion de la deuxième à la

troisième unité dans l'exemple 2 est dans le sens horaire pour maintenir le fil en place autour de la deuxième unité. Le fil dans le trou dans la troisième unité sera le fil inférieur, sauf l'exemple 2, et en faisant une torsion dans le sens anti-horaire après qu'il quitte le trou, la boucle sont maintenue en place autour de la tête de ce boulon.



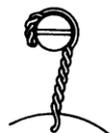
EXEMPLE 5



EXEMPLE 6



EXEMPLE 7



EXEMPLE 8

Exemples 5, 6, 7 et 8 montrent des méthodes pour le câblage des différents éléments standard, NOTE : fil peut-être être enroulé sur l'unité plutôt qu'autour de lui lors du câblage des écrous crénelés ou sur d'autres points lorsqu'il y a un problème de dégagement.



EXEMPLE 9



EXEMPLE 10

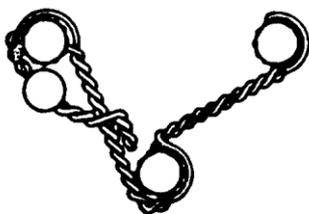


EXEMPLE 11

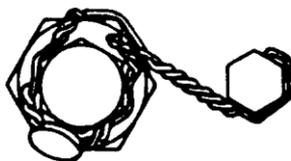
Exemple 9 montre la méthode pour les boulons de câblage dans des plans différents. Notez que fil doit toujours être appliquée alors que la tension est dans le sens du serrage.

Bouchons creux-tête doivent être câblés comme indiqué avec l'onglet plié à l'intérieur du trou pour éviter les chicots et blessures au personnel travaillant sur le moteur.

Application correcte du seul fil à rapprochées groupe multiple.



EXEMPLE 12



EXEMPLE 13

Exemples 12 et 13 montrent des méthodes pour attacher le sceau en plomb pour protéger les ajustements critiques.



EXEMPLE 14

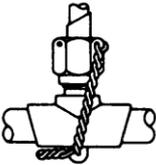


EXEMPLE 15



EXEMPLE 16

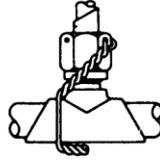
Exemple 14 montre boulon câblé sur un support à angle droit avec le fil enroulé autour du support. Exemple 15 montre une méthode correcte pour câblage bielle réglable. Exemple 16 montre la bonne méthode pour le câblage du connecteur droit l'écrou-raccord sur ligne flexible brasés sur tube rigide.



EXEMPLE 17



EXEMPLE 18



EXEMPLE 19



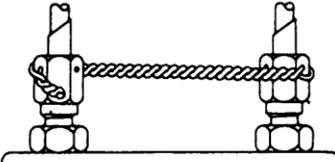
EXEMPLE 20



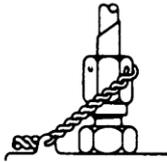
EXEMPLE 21

126

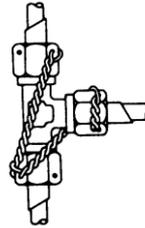
Raccords incorporant des cosses de câble doivent être câblés comme indiqué dans les exemples 17 et 18. Lorsque aucune patte de fil-frein n'est fourni, fil devrait être appliquée comme indiqué dans les exemples, 19 et 20 avec prudence soit exercée afin d'assurer que le fil est enveloppé hermétiquement autour du raccord. Petite taille écrous d'accouplement doit être câblé en enroulant le fil autour de l'écrou et en insérant dans les trous comme indiqué.



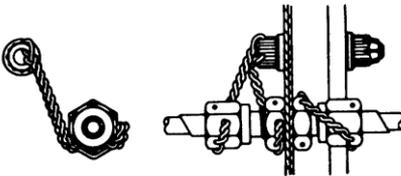
EXEMPLE 22



EXEMPLE 23



Écrous attachés à droites de couplage doit être câblé comme, illustré, lors de l'hexagone fait partie intégrante du connecteur. Noix sur un té d'accouplement doit être câblé, comme indiqué ci-dessus, afin que la tension est toujours dans le sens du serrage.



EXEMPLE 25

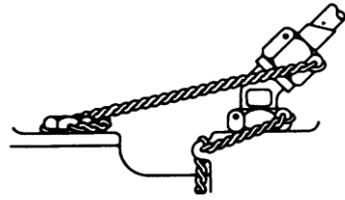


EXEMPLE 26

Connecteur droit (Type de cloison)



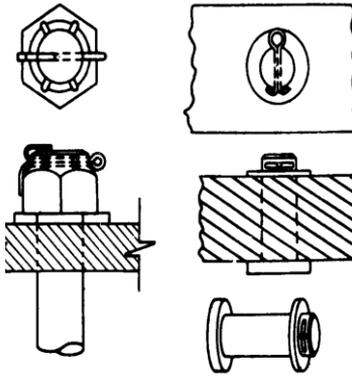
EXEMPLE 27



EXEMPLE 28

Exemples 26, 27 et 28 montrent la bonne méthode de câblage divers raccords standards avec checknut filaire indépendamment afin qu'il ne faut pas être dérangé lorsque vous retirez l'écrou de couplage.

7-127. SÉCURISATION AVEC LES GOUPILLES FENDUES.



a. goupilles fendues servent à fixer des éléments tels que boulons, vis, goupilles et arbres. Leur utilisation est préférée car ils peuvent être enlevés et installés rapidement. Le diamètre des goupilles sélectionnés pour n'importe quelle application devrait être la plus grande taille qui s'adapte à compatible avec le diamètre du trou de la goupille et/ou les fentes de l'écrou. Goupilles fendues ne devraient pas être réutilisés sur aéronefs.

b. pour prévenir les blessures pendant et après l'installation de la broche, la fin de la goupille peut être roulée et rempliée.

127

FIGURE 7-6. Fixation avec les goupilles fendues.

NOTE : En utilisant la méthode de freinage de la goupille fendue, comme illustré aux figures 7-6 et 7-7, s'assurer que la broche, se pencha sur le boulon, repose fermement contre la tige de la vis et ne dépasse pas le diamètre du boulon. Aussi, lorsque la broche est penchée sur l'écrou, veiller à la broche tordue vers le bas et fermement contre l'écrou et ne contacte pas la surface de la laveuse.

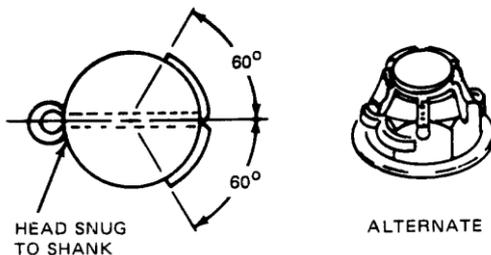


FIGURE 7-7. Remplaçant le procédé de fixation avec les goupilles fendues.