

MODLITE QUÉBEC

Rèlements Techniques



SAISON 2020

Sous la réglementation :



Table des matières

SPÉCIFICATIONS	3
CARROSSERIE MODLITE	3
CHIFFRES ET DÉCALQUES :	9
TYPES DE MOTORISATION :	10
SPÉCIFICATIONS DE LA MOTORISATION :	11
SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES POUR TOUS LES TYPES DE MOTORISATION :	11
INSPECTION ET SCELLAGE DES MOTEURS :	12
PROCÉDURES D'INSPECTION DES MOTEURS :	13
BATTERIE :	13
CARBURANT :	14
ARBRE DE TRANSMISSION ET DIFFÉRENTIEL :	14
CHÂSSIS ET « ROLL CAGE » :	14
SIÈGE :	16
SUSPENSION ET AMORTISSEUR	16
DIRECTION :	17
FREINS :	17
ROUES ET PNEUS	18
ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ	18
COMMUNICATION	19
MIROIRS INTERDITS	19

Comité de discipline :

Comité technique : Rod Prince, Jean-Noël Chauvette, Stéphane Houde

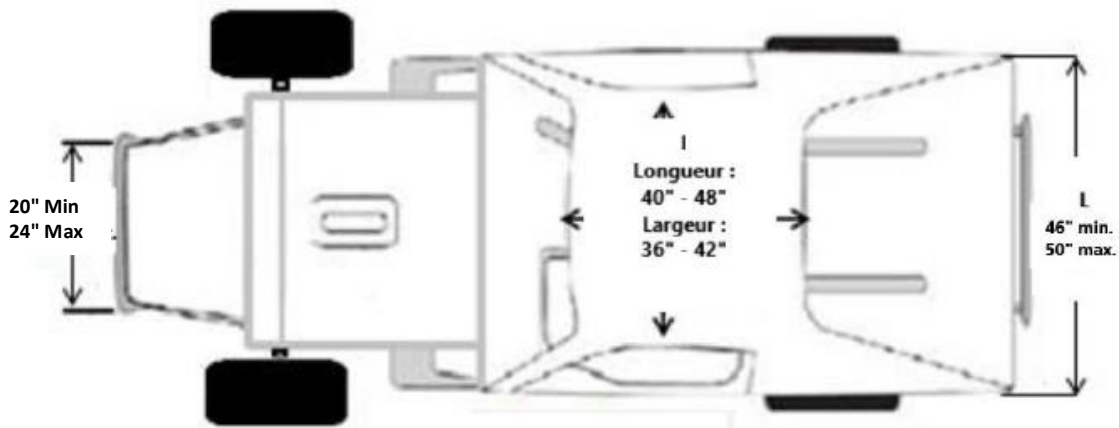
SPÉCIFICATIONS

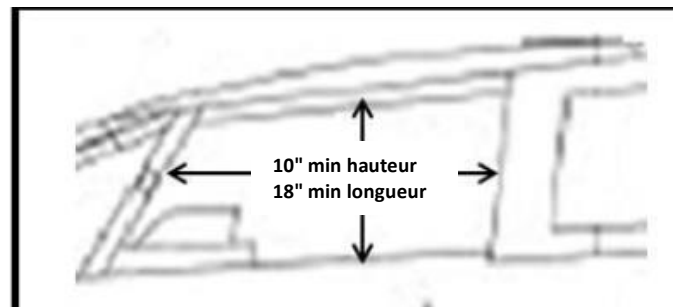
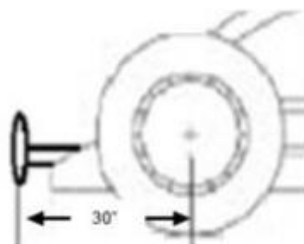
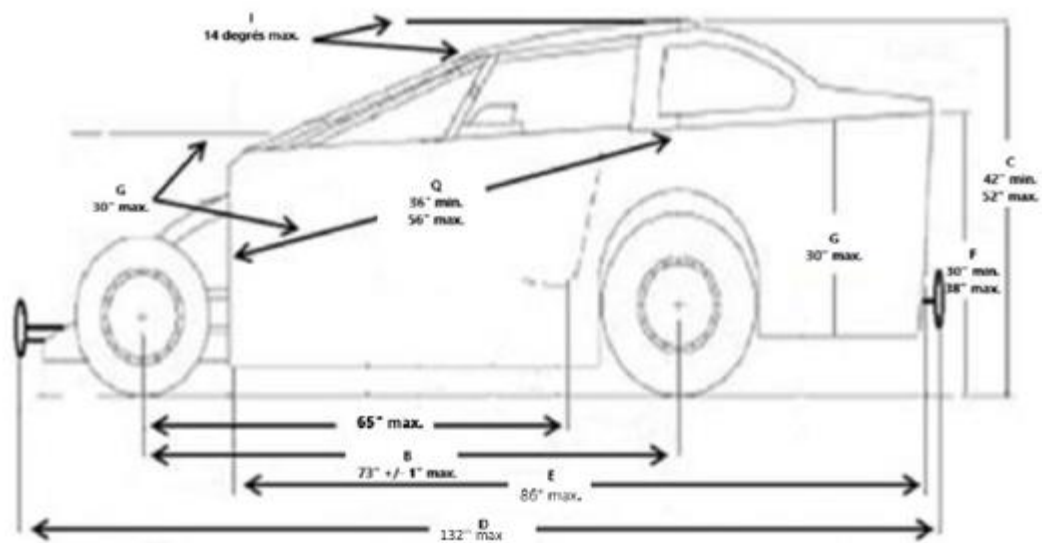
- Toutes les spécifications qui ne sont pas couvertes par cette section du règlement seront sujettes à interprétation par MODLITE QUÉBEC. Toutes les modifications apportant un avantage de performance significatif seront jugées sur une base individuelle. MODLITE QUÉBEC se réserve le droit de déterminer ce qui constitue un avantage illégal.
- Les carrosseries qui s'apparentent aux bolides de types « IMCA » et « DIRT Modified » sont connus sous l'appellation « Modlite ».

CARROSSERIE MODLITE

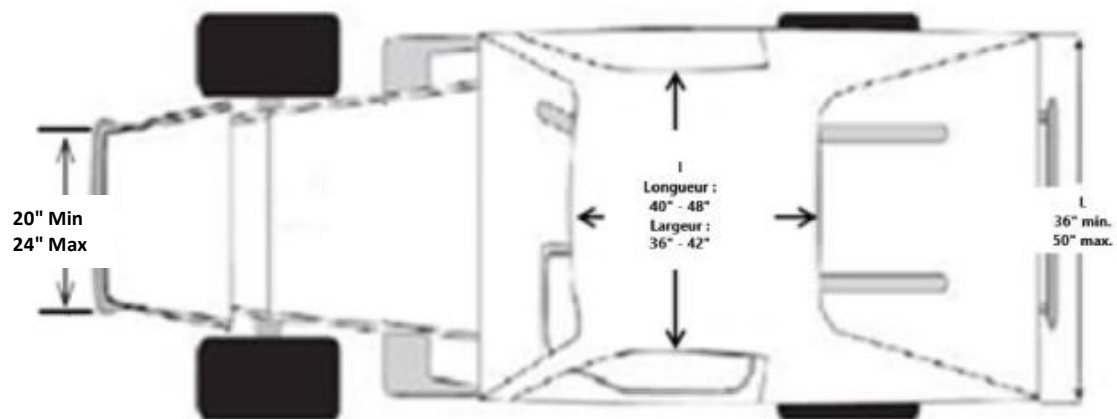
Les mesures de carrosserie suivante ont été créées pour respecter le style et le design d'un bolide de type « IMCA » ou « DIRT Modified ». La carrosserie doit être à l'échelle 5/8. La carrosserie doit être centrée sur le châssis. Les carrosseries « Offset » sont interdites. Une tolérance de +/- ½ pouce sera acceptée lors de l'inspection et ce, sur toutes les parties de la carrosserie ne comportant pas déjà une restriction

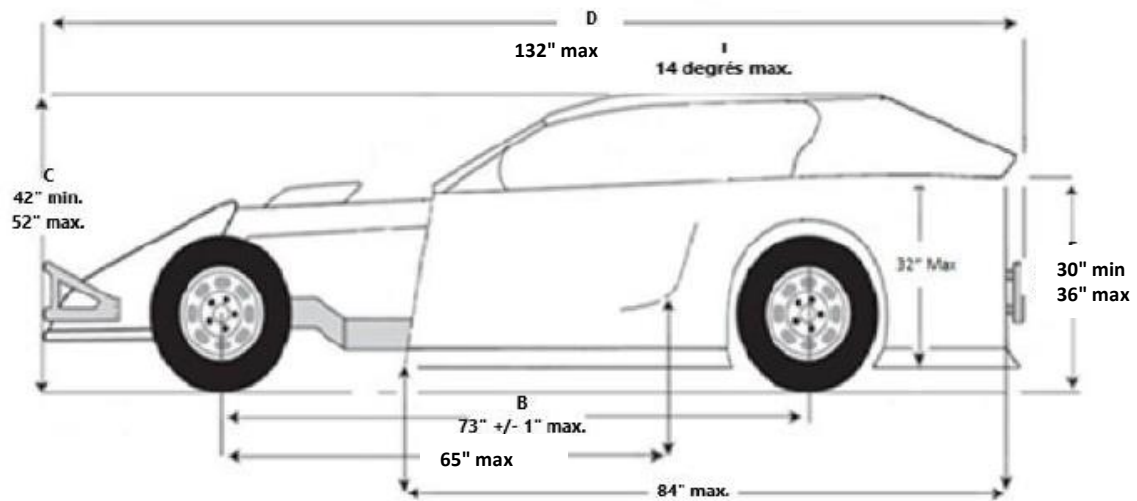
DIRT MODIFIED :



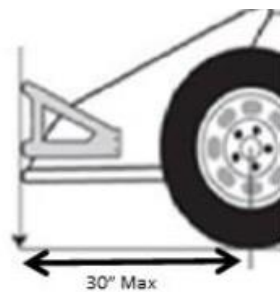


IMCA :

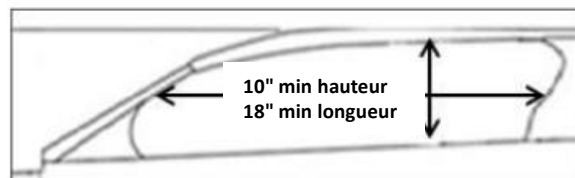




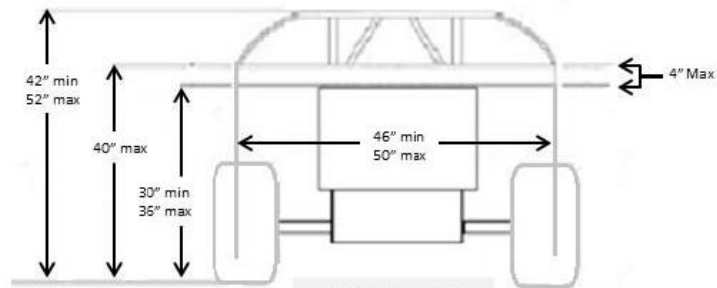
IMCA/UMP Figure 6



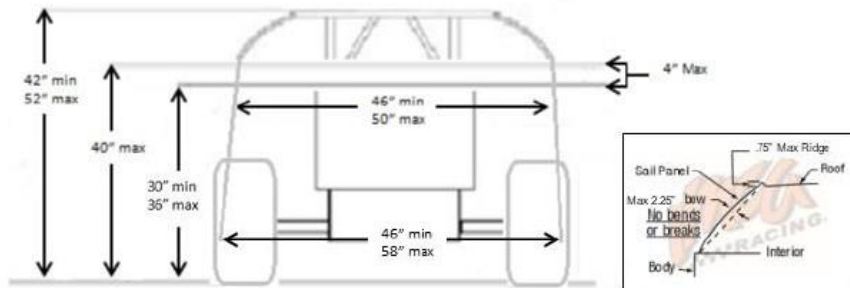
IMCA/UMP Figure 7



IMCA/UMP Figure 8

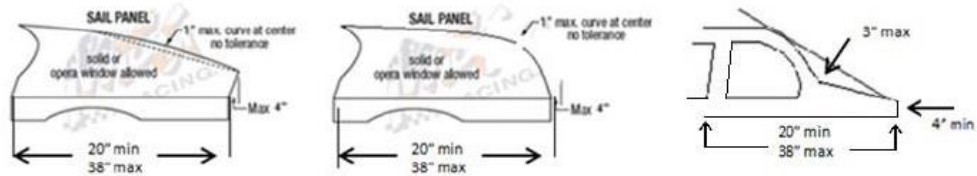


DIRTCar Figure 10



IMCA/UMP Figure 11

DIRTCar/IMCA/UMP
Figure 12



DIRTCar/IMCA/UMP
Figure 13

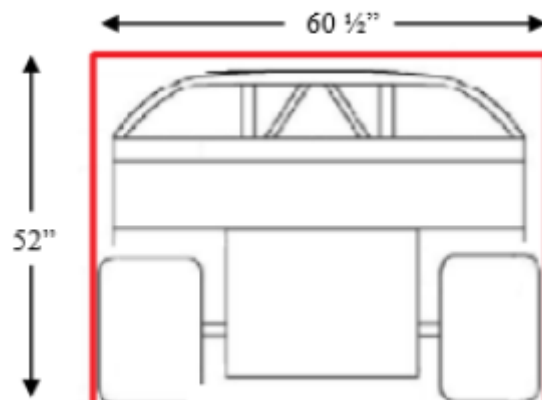


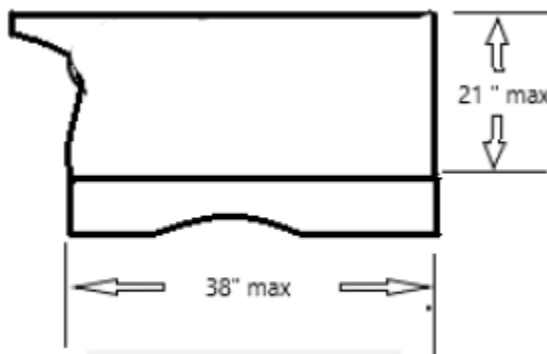
Figure #1

- a. **Largeur totale** : 60 pouces +/- ½ pouce, de l'extrémité gauche à l'extrémité droite.
- b. **Empattement** : 73 pouces +/- 1 pouce.
- c. **Hauteur totale (à partir du sol)** : 42 pouces minimum, 52 pouces maximum.
- d. **Longueur hors-tout** : 132 pouces maximum.
- e. **Longueur totale des panneaux de côté** : 86 pouces maximum.
- f. **Hauteur totale du panneau de côté arrière (à partir du sol)** : 30 pouces minimum, 38 pouces maximum.
- g. **Hauteur total des panneaux de côté avant et arrière** : 30 pouces maximum. (Incluant plastique si ajouté)
- h. **Capot** :
 - Le capot est obligatoire en tout temps.
 - Un protecteur de filtre à air est obligatoire, installé devant celui-ci. La partie avant de ce dernier ne doit cependant pas être trouée pour que l'air se rende plus facilement à l'admission d'air.
 - Hauteur totale excluant le protecteur du filtre à air (du bas du châssis au-dessus du capot) : 20 pouces minimum, 27 pouces maximum. Aucune pièce faisant partie du nez du dit véhicule (section devant la ligne centrale des « spindles ») ne doit avoir plus de 24 pouces de long. Le capot peut s'élargir progressivement vers les panneaux de côté à l'arrière.
- i. **Dimensions du toit** :
 - Longueur totale : 40 pouces minimum, 48 pouces maximum.
 - Largeur totale : 36 pouces minimum, 42 pouces maximum.
 - Aucune pièce du toit ne doit avoir plus de 14 degré d'angle. Déflecteur d'air de toutes sortes, installé sur le dessus ou dessous du toit interdit. Trappe d'accès au cockpit optionnelle.
- j. **Panneau supérieur arrière (Fenêtres)** :
 - Longueur totale : 20 pouces minimum, 38 pouces maximum. Peut être construite de plexiglass.
 - La partie arrière de la fenêtre ne doit pas mesurer plus de 6 pouces de haut. Le devant de la fenêtre ne peut pas être plus haut que le toit.
- k. **Trou d'accès au cockpit : (Par la porte/fenêtre)**
 - Longueur totale : 18 pouces minimum d'ouverture.
 - Hauteur totale : 10 pouces minimum, sur toute la longueur du trou.
- l. **Valise (Panneau horizontal derrière le cockpit)** :
 - Longueur totale : 16 pouces minimum et doit être complètement fermée sur toute la largeur du châssis. Louves permises. Un trou pour le réservoir à essence est permis, mais doit être fermé avec une tôle pour accéder à la piste.
 - Largeur totale : 36 pouces minimum, 50 pouces maximum.
 - Hauteur de la valise à partir du sol : 30 pouces minimum, 36 pouces maximum.
 - Ne peut pas avoir plus de 5 degrés d'angle (de l'avant vers l'arrière) et doit être absolument plate (aucune concavité ou convexité permise).
- m. **Aileron arrière** :
 - Doit être construit en aluminium ou en Lexan seulement.

- Doit être constitué d'une seule lame, montée à l'arrière, à l'intérieur de la carrosserie et ne doit pas dépasser en hauteur et en longueur le panneau supérieur arrière.
- Longueur maximale de l'aileron : 50 pouces.
- Hauteur maximale de l'aileron : 4 pouces.
- L'aileron peut être installé en angle, mais ne doit pas dépasser en hauteur et en longueur le panneau supérieur arrière.
- Il ne doit y avoir aucun support ou montant de l'aileron installé sur le toit, le devant ou le derrière de l'aileron.

n. Sail Panel :

- Longueur maximum : 38 pouces
- Hauteur maximum : 21 pouces



o. Spécifications additionnelles concernant l'intérieur :

- **Longueur totale des tunnels :** 36 pouces minimum, 56 pouces maximum. Ne peuvent pas avoir plus de 30 degrés d'angle (de l'avant vers l'arrière). Le tunnel de gauche peut être modifié pour faciliter l'accès au cockpit pour le pilote.
- **Distance du panneau de côté arrière au centre du châssis :** 20 pouces minimum, 32 pouces maximum.
- Il est autorisé de fermer le dessus du cockpit avec le même matériel que les panneaux de côté. Cependant, la valve à essence et la « Kill Switch » doivent restés TRÈS FACILEMENT ACCESSIBLES par le personnel de sécurité des autodromes.
- Des tôles doivent être installées de chaque côté du compartiment moteur. Des louves peuvent y être faites, mais ces dernières ne doivent pas diriger l'air vers le filtre à air (Partie ronde de la louve à l'avant; ouverture vers l'arrière).

p. Généralités des pare-chocs :

- Tous les pare-chocs doivent être munis de goupilles à chaque extrémité et au centre.
- Les pare-chocs doivent être construits avec des tuyaux ayant une épaisseur de 0,125 pouce maximum.

q. Pare-chocs avant :

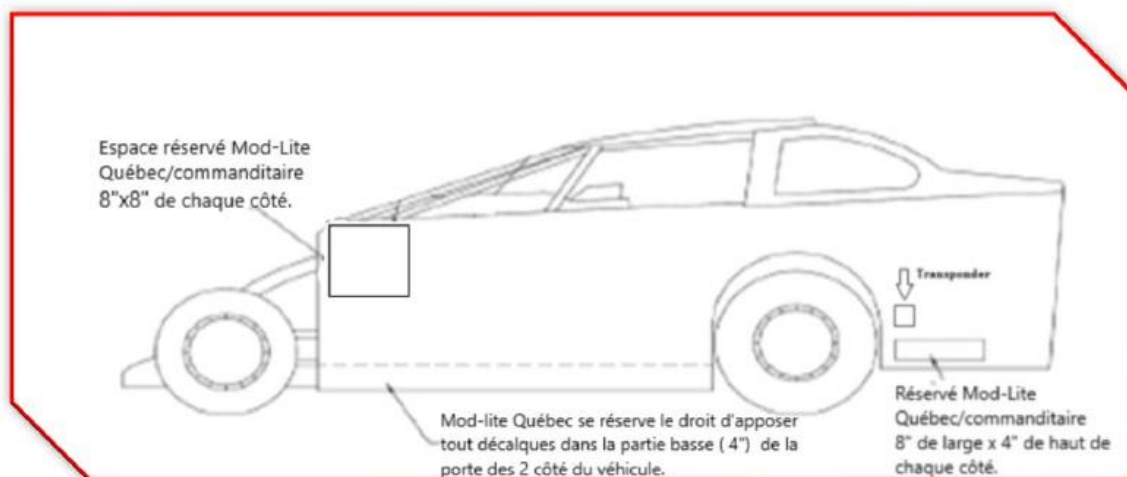
- Largeur totale :** 20 pouces minimum, 30 pouces maximum.
- Hauteur totale :** De 6 à 8 pouces, à partir du dessous du pare-chocs.

- e. **Hauteur totale, à partir du sol** : 12 pouces minimum, 16 pouces maximum.
- f. Le devant du pare-chocs doit être à 16 pouces maximum des pneus avant.
- g. La tôle se situant derrière le pare-chocs avant peut être percée pour faciliter le refroidissement du radiateur à l'huile ou à l'eau, dans le cas où ce dernier est installé à l'avant.
- r. **Pare-chocs arrière** :
 - h. **Largeur totale** : 56 pouces maximum.
 - i. **Hauteur totale** : De 6 à 8 pouces, à partir du dessous du pare-chocs. Doit être fait avec 2 barres, en boucle, se rejoignant au centre. Doit aussi avoir 3 barres verticales.
 - j. **Hauteur totale, à partir du sol** : 12 pouces minimum, 18 pouces maximum.
 - k. Le derrière du pare-chocs doit être à 8 pouces maximum du panneau de côté arrière.
- s. **Pare-chocs latéraux (Side Rails)** :
 - l. Doivent couvrir la distance complète entre les roues avant et arrière. Le tuyau utilisé à leur fabrication doit être creux. Une fois fixés au châssis, ils ne doivent pas dépasser de plus de 1 pouce la fin du pneu arrière dans le sens de la largeur.
 - m. **Diamètre** : 1.25 pouce maximum.
- t. **Mur anti-feu (Firewall)** :
 - a. Le mur anti-feu doit être fait de métal et doit complètement séparer le compartiment moteur du cockpit. Toute pièce du moteur qui est dans le cockpit doit être enfermée.
- u. **Pare-brise** :
 - a. Le pare-brise peut être de treillis métallique ou de tiges de protection. Vitre interdite.
 - b. Un déflecteur d'air peut être utilisé à l'avant du conducteur.
- v. **POIDS DU VÉHICULE : 1325 lbs**
 - Aucun poids devant être ajouté ne doit être attaché à l'extérieur de la carrosserie (ex : pare-chocs latéraux).
 - Tous les poids ajoutés devront être solidement **fixés à l'intérieur du châssis** avec 2 boulons ½ pouce minimum et devront être de couleur blanc.
 - Ces poids ont été ajustés pour la parité et la compétition et peuvent être sujets à changement, à la discrétion de « MODLITE QUÉBEC ».

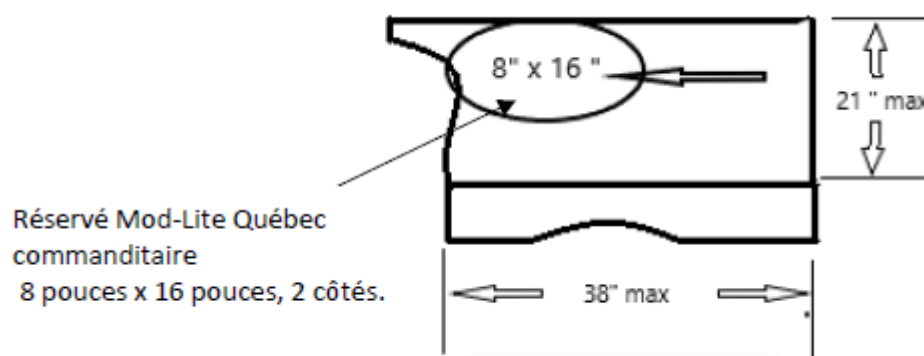
CHIFFRES ET DÉCALQUES :

- Un numéro doit être apposé de chaque côté sur le toit, l'avant et l'arrière du dit véhicule.
- Dimension des numéros installés de chaque côté du véhicule :
 - Hauteur : 12 pouces minimum
 - Largeur des segments : 2 pouces minimum.
- Dimensions des numéros installés à l'avant et à l'arrière :
 - Hauteur : 4 pouces minimum.
 - Largeur : 4 pouces minimum

- Le poids du dit véhicule et sa motorisation (ex : GSX-R1000, 1325 lbs, etc.) doivent être clairement identifiés de chaque côté du filtre à air, de chaque côté du protecteur de filtre, conformément au type de motorisation du dit bolide.



- Un espace de 8 pouces par 16 pouces dans le coin supérieur avant des « Sail Panels » et ce, pour les 2 côté du véhicule.



TYPES DE MOTORISATION :

Toutes violations sur la réglementation des moteurs de « MODELITE QUÉBEC » résulteront en une perte totale des points de la saison et une suspension d'un an pour le propriétaire et le pilote du dit bolide. L'administration de « MODLITE QUÉBEC » déterminera toutes les pénalités supplémentaires.

« MODLITE QUÉBEC » n'autorisera que les moteurs confirmés à sa réglementation à compétitionner pour le championnat. Les moteurs de type « OPEN » sont interdits.

- Suzuki GSXR 1000 (2016 ou moins)
- Honda CBR 1000 RR (2017 ou moins)
- Yamaha YZF-R1 (2017 ou moins)
- Kawasaki ZX (2016 ou moins)

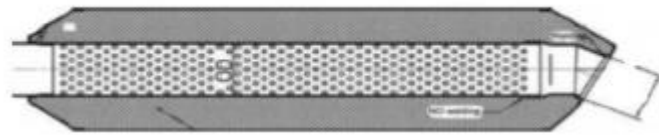
SPÉCIFICATIONS DE LA MOTORISATION :

- À injection d'essence avec liquide de refroidissement.
- Il est possible d'inter-changer les années des pièces entre les moteurs à condition qu'elles proviennent de la même fabrication et de la même série de moteurs.
- La motorisation installée doit être absolument identique à ce qu'elle était lors de sa sortie de la moto :
 - Toutes les composantes de la tête doivent être d'origine et rencontrer les spécifications du fabricant.
 - Aucune modification du bas du moteur ne sera permise, tous les composants du bas doivent rester en configuration de stock.
 - Système d'admission (Intake) d'origine.
 - Système électronique d'origine.
 - « Camshafts » d'origine. Ils doivent garder le « list » et la durée de « list » d'origine. Les cams doivent rester à leur emplacement d'origine. Le cam de l'admission doit rester du côté admission. Même chose pour le cam d'échappement.
 - **L'alternateur (magneto) du moteur DOIT ÊTRE PRÉSENT ET FONCTIONNEL.**
 - **Balancier d'origine OBLIGATOIRE**
 - L'embrayage (clutch) doit être d'origine, complet et fonctionnel.
 - La transmission du moteur doit être complète et fonctionnelle. Aucune pièce ne doit manquer.
- Seulement les modifications suivantes sont autorisées :
 - Les systèmes de filtration d'air « aftermarket » sont autorisés ainsi que les « Velocity Stacks ».
 - Les papillons secondaires peuvent être enlevés.
 - L'ECU peut être mis à niveau (Reflash).
 - Les « camshaft sprockets » peuvent être « repinnées ».
 - Les joints d'étanchéité doivent être « aftermarket » mais doivent avoir les mêmes spécifications que les joints d'origine.
 - La couette de fils peut être dénudée de tout filage inutile au bon fonctionnement du moteur.
 - La panne à l'huile coupée ou machinée est autorisée.
 - Le système d'échappement « aftermarket » est autorisé et doit avoir UNE sortie vers l'arrière.
 - Le système d'échappement doit avoir un silencieux (muffler) à sa sortie.

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES POUR TOUS LES TYPES DE MOTORISATION :

- Moteur quatre temps, quatre cylindres seulement. Un reculons externe est autorisé. Un système de changement de vitesses avec assistance à air ou électrique est interdit.
- Lors d'une réparation ou changement d'une composante du moteur, celle-ci doit obligatoirement être remplacée par une pièce d'origine.
- Les entrées d'air de types « RAM air » sont interdites.
- Démarreur auxiliaire interdit.

- Le moteur doit être installé à l'avant dans le compartiment moteur.
- Position du moteur : Aucune pièce du moteur ou de la transmission ne doit être à plus de 21 pouces du centre des « spindles » avant.
- Système d'injection « aftermarket », turbocompresseur, Nitro ou oxyde nitreux interdits. Le système d'injection doit rester d'origine.
- Le moteur doit être refroidi de la même façon qu'à sa sortie de l'usine. Un ventilateur ou un radiateur à l'huile supplémentaire sont autorisés.
- Les dispositifs de contrôle du carburant doivent être sous le capot. Ils ne doivent pas être accessibles ni contrôlables par le pilote.
- Un ressort de sécurité doit être installé sur le papillon de la rampe d'admission (Throttle Body) pour permettre au papillon de revenir en position, si jamais le ressort de ce dernier casse.
- L'échappement du moteur doit comprendre un silencieux et une sortie vers l'arrière.
- Spécification du silencieux (muffler) :
 - Sur toute la longueur du silencieux, à l'intérieur, ce dernier doit être muni d'un tube troué qui servira de restrictions (baffles).



INSPECTION ET SCELLAGE DES MOTEURS :

- Tous les moteurs devront être scellés, selon leur programme, par la personne accréditée par « MODLITE QUÉBEC ». Si le dit moteur n'est pas scellé avant le début du programme auquel le pilote veut participer, il lui est interdit d'aller sur la piste.
- Une fois l'inspection du moteur commencée, il est interdit de partir du lieu de l'inspection sans que le moteur ait reçu LA TOTALITÉ de ses sceaux. Si toutefois, un moteur est jugé illégal ou présente un bris, il pourra sortir du lieu de l'inspection sans avoir reçu tous ses sceaux, mais devra OBLIGATOIREMENT revenir en inspection pour l'obtention de tous ses sceaux.
- S'il y a réparation effectuée sur le dit moteur qui nécessitait le bris d'un 2seal », le dit moteur doit être scellé de nouveau avant sa participation à un programme sanctionné par « MODLITE QUÉBEC ».
- Advenant le cas d'un changement de moteur, il est possible de recevoir des 2seals » temporaire, au coût de 125\$, pour participer à UN programme sanctionné « MODLITE QUÉBEC2 (excepté de 2 soirs de courses consécutifs). Cependant, il est OBLIGATOIRE de faire sceller, de sceaux permanents, son moteur, au plus tard deux semaines après le dit programme. Si non-respect du règlement, le pilote perdra sa bourse, ses points de championnat et pourra faire l'objet d'une suspension.

PROCÉDURES D'INSPECTION DES MOTEURS :

- Compression des cylindres : 100 PSI minimum, 220 PSI maximum, par cylindre. Il est interdit de faire la moyenne des compressions. La compression doit être vérifiée de 15 à 45 minutes après la course.
- Le système de carburateurs et d'injection ainsi que les quatre bougies doivent être retirés avant la vérification de la compression.

			Boro	Stroke
GSXR 1000	988 cc	2001-2002	73.0	59.0
	988 cc	2003-2004	73.0	59.0
	998.6 cc	2005-2006	73.4	59.0
	999 cc	2007-2008	73.4	59.0
	999 cc	2009-2011	74.5	57.3
	999 cc	2012-2016	74.5	57.3
Honda CBR 1000 RR	998 cc	2004-2005	75.0	56.5
	998 cc	2006-2007	75.0	56.5
	999 cc	2008-2011	76.0	55.1
	999 cc	2012-2016	76.0	55.1
	999cc	2017	76.0	55.1
Yamaha YZF-R1	998 cc	1998-1999	74.0	58.0
	998 cc	2000-2001	74.0	58.0
	998 cc	2002-2003	74.0	58.0
	998 cc	2004-2005	77.0	53.6
	998 cc	2006	77.0	53.6
	998 cc	2007-2008	77.0	53.6
	998 cc	2009-2010	78.0	52.2
	998 cc	2011-2014	78.0	52.2
	998 cc	2015-2017	79.0	50.9
Kawasaki ZX 10	998 cc	2004-2009	76.0	55.0
	998 cc	2010-2016	76.0	55.0

BATTERIE :

- La batterie doit être montée à l'extérieur du cockpit.
- La batterie doit être retenue par une courroie de métal.
- Un interrupteur de fermeture directe (shutoff switch), connectée à une mise à terre, doit être installé sur le panneau de droite ou celui servant de mure de feu (firewall) arrière, à une distance de six pouces du coin formé par le panneau de droite et du mur de feu arrière. La poignée de celle-ci doit être dans le cockpit, au niveau de l'épaule droite du pilote. Elle doit couper et arrêter le moteur quand cette dernière est mise à « OFF ».
- L'interrupteur doit être clairement localisé et marqué.

CARBURANT :

- La pompe à essence peut être montée à l'intérieur du réservoir à essence ou à l'extérieur du cockpit, si une pompe externe est utilisée.
- Une pompe à essence électrique est autorisée.
- Un réservoir à essence de type « Fuel cell », pouvant contenir un maximum de 5 gallons us (20 litres) et installé à l'arrière du véhicule est obligatoire.
- Le réservoir à essence doit être retenu par deux courroies de métal attachées au châssis.
- Le réservoir à essence doit avoir une mise à la terre sur le châssis du bolide.
- **Essence de pompe provenant du Shell ou Ultramar seulement** (Maximum 91 d'octane), alcool interdit. Tout additif pour l'essence est interdit.
- Un tube flexible en acier tressé ou renforcé doit être utilisé pour toutes les zones de haute pression.
- Une valve à essence doit être installée à l'intérieur du cockpit, du côté droit et être clairement identifiée.

ARBRE DE TRANSMISSION ET DIFFÉRENTIEL :

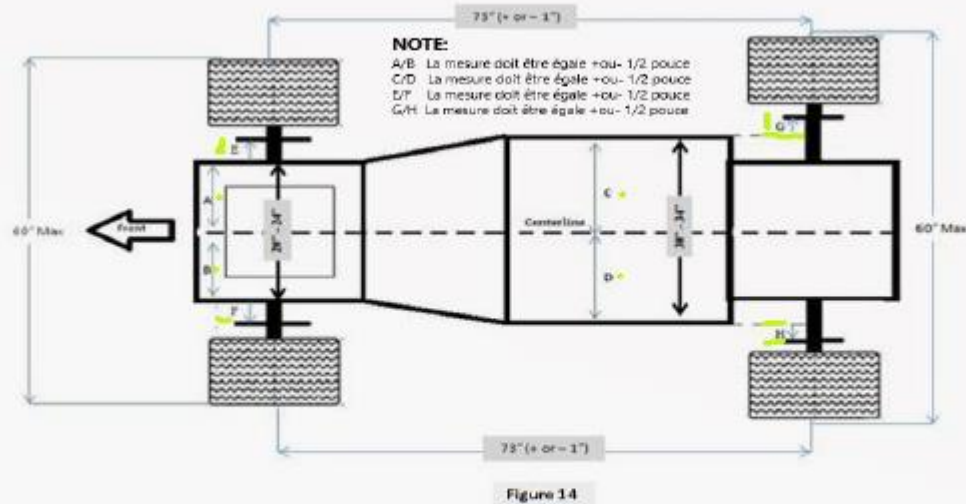
- L'arbre de transmission doit être fait en acier, de la transmission du moteur au différentiel utilisé.
- **Dimensions de l'arbre de transmission :**
 - **Diamètre extérieur : 2.50" minimum ET**
 - **Épaisseur de mur (wall thickness) : 0.83" minimum**
 - **OU**
 - **Diamètre extérieur : 2" minimum ET**
 - **Épaisseur de mur (wall thickness) : 0.120" minimum.**
- Le tunnel de l'arbre de transmission doit avoir un minimum de deux (trois recommandés) arceaux de 360 degrés entre le mur de feu (firewall) avant et l'arrière du siège. Ces derniers doivent être fabriqués avec une barre d'acier de 1.50" de large par 0.1875" (3/16") d'épaisseur minimum. Un tube d'acier de 1" de large par 0.095" « wall thickness » recommandé.
- Un différentiel de type « Quick Change » est autorisé. Différentiel barré (full lock). Système de limitation de glissement interdit.
- Essieux d'aluminium ou titane interdit.

CHÂSSIS ET « ROLL CAGE » :

- Le châssis doit être construit style Modlite. Ce dernier doit être fait de tube réglementaire.
- La base du châssis doit être (FORTEMENT RECOMMANDÉE) fabriquée de tubes d'acier rectangulaires qui doivent avoir un minimum de 1" de largeur par 2" de hauteur et 0.120" de « wall thickness ». La base du châssis est la partie entre le bras qui retient de « spindle » dans le bas et la partie arrière de la « roll cage ».

- L'utilisation de l'aluminium pour la cage ou le châssis est interdite.
- Il doit y avoir d'installer, sur la base du châssis, au minimum 3 barres transversales entre le mur de feu (firewall) et le derrière du siège, fabriquées avec le même matériel que la base du châssis. L'acier en angle (en forme de « L ») avec un minimum de 1.5" de haut et 2" de large x 0.125" « wall thickness » peut être utilisé comme matériau alternatif.
- La longueur entre la fin de la base du châssis et l'arrière du pare-chocs arrière doit être entre 30" et 34" maximum.
- L'arceau arrière de la cage doit être de la même dimension que la base du châssis sur laquelle elle est montée. Le châssis peut rétrécir (taper shape) à l'avant du siège du pilote. La largeur du compartiment moteur (engine bay) doit être entre 20" et 24" maximum, mesuré à l'extérieur.
- La longueur de chaque côté de la base du châssis doit être la même +/- 1/2"

26 CHASSIE DIAGRAM (Figure 14)



- Pour les véhicules fabriqués en décembre 1998 et après, la cage de sécurité (roll cage) doit être fait d'acier DOM d'un minimum de :
 - **Diamètre extérieur : 1.25"**
 - **Épaisseur du mur (wall thickness) : 0.083" minimum. 0.095" recommandé.**
- Tous les bolides doivent avoir des barres de cage installées dans les ouvertures de portes, de chaque côté. Ces barres doivent être soudées au châssis comme partie intégrante de la cage de sécurité (roll cage).
- Les bolides montés avec des barres dans les portes d'un minimum de :
 - **Diamètre extérieur : 1" minimum ET**
 - **Épaisseur de mur (wall thickness) : 0.83" minimum**
OU
 - **Diamètre extérieur : 1.25" minimum ET**
 - **Épaisseur de mur (wall thickness) : 0.095" minimum**

- Doivent avoir des châssis de porte complets avec un minimum de 2 barres horizontales. Les bolides de type « down tube » sont interdits. Toutes barres partant du nez du bolidé en montant doivent être installées sous la ligne du capot.

SIÈGE :

- Le siège doit être fait d'aluminium et avoir un dossier pleine longueur (Ex : Siège kirkey). Le siège de type « Full Containment » est **FORTEMENT RECOMMANDÉ**.
- Tous les véhicules doivent avoir une barre permanente (soudée), située derrière le siège, à la hauteur des épaules. 2 boulons et écrous devront retenir le siège sur ce support.
- 4 boulons et écrous devront retenir le fond du siège. Grosseur 3/8".
- Le bas du siège ne doit pas être à plus de 63 pouces, de la fixation du haut du « spindle ».
- Le siège peut être incliné vers l'arrière pour ajouter de l'espace pour la tête du pilote. Cependant, aucune partie du siège ne doit pas être à plus de 70 pouces de la fixation du haut du « spindle ».

SUSPENSION ET AMORTISSEUR

- TOUS les amortisseurs doivent être en acier.
- La politique de réclamation pour les amortisseurs est au coût d'environ 200\$, soit le prix d'amortisseurs neufs selon le taux de change.
- La suspension avant ne doit pas se prolonger plus loin, vers l'arrière, que le panneau avant du mur de feu (firewall).
- Les « spindles » en aluminium sont AUTORISÉS.
- Spécifications des bras retenant le différentiel :
 - Les bras peuvent avoir une longueur maximale de 30".
 - Les « springrods » sont autorisées.
 - Un maximum de 3 « radius rods » ou une suspension de type « 3 link » sont autorisés.
 - La retenue avec chaîne est autorisée.
- L'utilisation des roues « offset » est autorisée.
- L'utilisation des hubs « offset » est interdite. Les hubs avant et arrière doivent être à moins de 1/2" de distance de la base du châssis de chaque côté du bolidé, mesuré du centre du rotor à la face verticale du châssis.
- Les amortisseurs de type « coil-over » sont les seuls autorisés pour supporter le châssis. Un amortisseur et un ressort par roue seulement. L'amortisseur et le ressort ne doivent faire qu'un.
- Les seuls amortisseurs autorisés devront être conçus selon les spécifications suivantes :
 - **Débattement de l'amortisseur** : 6 pouces minimum, 7 pouces maximum.
 - **Diamètre du ressort pouvant y être installé** : 1 7/8 pouces intérieur maximum.

- Au Québec, la reconstruction des amortisseurs n'est possible que chez AT Suspension et A2R suspension ». Le dit amortisseur doit être reconstruit selon les spécifications d'usine UNIQUEMENT.
- Il est aussi possible d'envoyer les amortisseurs en défaut chez leur constructeur d'origine pour fins de réparation.
- Les amortisseurs ne peuvent être reconstruits pour être ajustable à l'intérieur du cockpit.
- Aucun pilote ne doit pouvoir ajuster sa suspension de l'intérieur du bolide.
- Les essieux avant complets sont interdits.
- Les ressorts de la marque « Leaf » sont interdits.
- Les barres antiroulis « swar bar » avant et arrière sont autorisées. Elles doivent être connectées aux bras de suspension sans ajustement possible.
- Les suspensions à barre de torsion sont interdites.
- L'usage de la fibre de carbone ou du titane est interdit sous toutes ses formes.
- Tous les écrous servant à la suspension doivent en nylon de type AUTO-BLOQUANT.
- Pour empêcher les boulons retenant les « spindles » de se desserrer, une broche de sécurité, passée en travers des boulons et attachée sur une autre pièce de la suspension que le « spindle » est obligatoire.
- Le bras de suspension (shock) peut être réclamé (claim) pour un montant de 200\$ chaque.

DIRECTION :

- Toutes les composantes de la direction doivent être sécuritairement fixées avec des écrous autobloquants.
- Le volant à libération rapide (Quick Release) est obligatoire.
- Le système de direction à crémaillère est obligatoire.
- Une assistance électrique pour faciliter la conduite du dit véhicule est autorisée. Si une section de ce système se retrouve dans le cockpit du pilote, ce dernier doit être recouvert de manière à éviter les blessures au pilote.

FREINS :

- ModLite Québec exige des lignes de frein en acier rigide. Tuyaux en plastique et de Teflon ne sont pas acceptés.
- Toutes les roues doivent avoir un étrier (Caliper) et un disque de frein.
- Les disques de frein en acier d'une épaisseur minimum de .225" sont les seuls autorisés.
- La coupe et l'échancrure des disques de frein sont permises.
- Le perçage des disques est autorisé.
- Les étriers de frein en acier ou en aluminium sont autorisés.
- La répartition ajustable et le coupe-circuit de freinage sont autorisés.
- Les maîtres-cylindres (Master Cylinders) de type compétition sont autorisés.

ROUES ET PNEUS

- Roue d'acier seulement.
- **Dimensions des roues :**
 - **Épaisseur du matériel (wall thickness) :** 0.090" minimum.
 - **Diamètre :** 13 pouces seulement.
 - **Largeur :** 8 pouces maximum.
- Les pneus autorisés sont des Hoosiers plaqués STARS, TUSA, TUSA-S ou TUSA-M.
- Les pneus doivent avoir un coefficient de dureté (mesuré à l'aide d'un duromètre) de « 40 » avant une course.
- Une roue de type « Bead Lock » est obligatoire sur la roue arrière droite et peut être utilisée à n'importe quelle autre roue.
- Aucune substance ne sera autorisée sur les pneus.

STARS/TUSA 205/60-13 SOFT
STARS/TUSA 215/60-13 MED
STARS/TUSA 215/60-13 SOFT
STARS/TUSA 235/60-13 MED
STARS/TUSA 235/60-13 SOFT



ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

- Un système anti-feu (extincteur) est HAUTEMENT recommandé.
- L'habillement du pilote consiste :
 - Habit anti-feu (une épaisseur minimum, une ou deux parties) SFI.
 - Gants anti-feu SFI.
 - Souliers anti-feu SFI.
 - Casque approuvé Snell 2010 ou mieux (SA ou 31.1) de type « Full Face » SFI.
 - Protecteur cervical SFI (ex : neck restraint/hans).
- Le bolide doit être équipé d'un système de ceinture à 5 points, âgé de 2 ans maximum, suivant son année de fabrication, possédant un système de blocage « Latch and Link ».
- Camlock interdit.
- Les filets de fenêtre et/ou les systèmes de retenue des bras sont HAUTEMENT recommandés.
- Le « padding » de mousse de moyenne ou haute densité est fortement recommandé pour la cage du pilote.
- Le siège de type « Full Containment » est FORTEMENT RECOMMANDÉ.
- Un feu de positionnement doit être installé à l'arrière du véhicule et fonctionnel au démarrage du moteur. **Ce feu doit être branché sur l'ignition.**

COMMUNICATION

- Les radios bidirectionnels ou tout autre moyen de communication entre le pilote et l'équipe sont interdits. Les radios unidirectionnels (RACEiver) sont les seuls autorisés et obligatoires sous peine de disqualification.
- **Le transpondeur** est obligatoire et doit être monté du côté droit du châssis, entre 9" et 12" du centre différentiel et entre 12" et 18" du sol. Il doit être monté verticalement, sans obstruction entre celui-ci et le sol. Il est recommandé qu'un garde soit installé sur le devant du transpondeur pour le protéger des débris.

MIROIRS INTERDITS

CETTE RÉGLEMENTATION EST EN VIGUEUR À PARTIR DU 1^{ER} JANVIER 2020.