



RÉGLEMENT TECHNIQUE

Super Production, Production & Compact

2025

SUPER PRODUCTION CHALLENGE (SPC)

RÈGLEMENT TECHNIQUE OFFICIEL 2025

(Mise-à-jour 22 août 2025)

SECTION 1 – INTRODUCTION

- 1-1 Introduction
- 1-2 Responsabilité de l'équipe

SECTION 2 – MISSION

- 2-1 Mission
- 2-2 Équivalence
- 2-3 BOP
- 2-4 DÉROGATION

SECTION 3 – VÉHICULES ÉLIGIBLES

- 3-1 Éligibilité
- 3-2 Déclaration de performance

SECTION 4 – POIDS

- 4-1 Poids
- 4-2 Lest

SECTION 5 – CARROSSERIE, CHASSIS et HABITACLE

- 5-1 Carrosserie
- 5-2 Châssis
- 5-3 Habitacle

SECTION 6 – VITRES & LEXAN - LUMIÈRES

- 6-1 Vitres et Lexan
- 6-2 Lumières

SECTION 7 – MÉCANIQUE

- 7-1 Batterie
- 7-2 Électronique
- 7-3 Embrayage – Transmission – Différentiel
- 7-4 Freins
- 7-5 Canalisations de refroidissement, de carburant, réservoirs d'huile et de carburant
- 7-6 Moteur
- 7-7 Radiateur
- 7-8 Suspension
- 7-9 Système d'échappement
- 7-10 Limite de son

SECTION 8 – ESSENCE et LUBRIFICATION

- 8-1 Carburant
- 8-2 Lubrification

SECTION 9 – PNEUS et ROUES

- 9-1 Pneus
- 9-2 Roues

SECTION 10 – SÉCURITÉ

- 10-1 Sécurité
- 10-2 Système de blocage du volant
- 10-3 Coussins gonflables

SECTION 11 - APPARENCE et ESTHÉTIQUE

- 11-1 Apparence et esthétique

Annexe 1 Numéros et autocollants

Annexe 2 Vêtements de course et d'équipe

RÈGLEMENT TECHNIQUE 2025

DE LA SÉRIE DE CHAMPIONNAT

SUPER PRODUCTION CHALLENGE

ARTICLE 1 - INTRODUCTION

- 1.1** Le présent règlement constitue le document de référence concernant toute modification permise, requise ou interdite, Il spécifie les seules modifications permises ou autorisées. **Le principe sous-jacent est le suivant : s'il n'est pas dit que vous pouvez le faire, vous ne pouvez pas le faire.**

La participation à la série sera considérée comme un privilège et non une garantie. La série a le droit d'accepter ou de refuser toute inscription à sa seule discrétion. Ce privilège de participer à la série peut être retiré à tout moment, que ce soit avant, pendant ou après toute séance en piste, et sans faire l'objet d'une protestation et/ou d'un appel.

Il est également entendu que le présent Règlement Technique est exprimé sous une forme simple. Veuillez **NE PAS** interpréter les règles selon vos désirs. En cas de doute sur l'interprétation d'un point au règlement, la série sera heureuse de répondre à vos questions et vous donnera une réponse claire.

Des modifications peuvent être autorisées dans certains cas particuliers, mais ne deviendront pas légales pour d'autres véhicules, ceci dans le but d'augmenter le niveau de compétitivité et de performance de certains véhicules et conserver une parité en course.

- 1.2** Il est de la responsabilité de l'équipe engagée de démontrer que son véhicule est conforme au Règlement SPC et que le véhicule se situe dans la plage de performance déterminée par la série Super Production Challenge (SPC). L'équipe engagée devra en tout temps être en mesure de fournir les informations concernant son véhicule, son équipement de sécurité, ses pneumatiques, son carburant ainsi que certains fichiers d'acquisition de données éventuellement exigés par les officiels de la série SPC.
- 1.3** En cas de conflit de traduction, la version française prévaudra.
- 1.4** En cas d'interprétation d'une règle technique ou d'un article, l'interprétation finale sera celle de la série SPC et ne sera sujette à aucune protestation ni appel.

ARTICLE 2 – MISSION & ÉQUIVALENCE

2.1 MISSION

- 2.1.1** La mission de la série de Championnat Super Production Challenge (SPC) est d'offrir une avenue aux pilotes, équipes et manufacturiers qui leur permettent de mettre à l'enjeu leurs aptitudes et leurs véhicules lors d'épreuves en piste. La série a été conçue dans le but de contrôler le coût de préparation des véhicules tout en permettant certaines modifications afin de présenter au public (spectateurs et médias) des véhicules rapides et performants. Le but ultime est de développer une

série où le vrai talent des pilotes se démarque plutôt que les performances des véhicules.

2.2 ÉQUIVALENCE

2.2.1 Afin d'assurer un peloton compétitif en piste, la série SPC imposera à toute équipe qui est en dehors de la zone de performance de sa catégorie, après analyse des données télémétriques, de trouver elle-même des modifications et/ou restrictions pour remédier à la situation.

2.2.2 La série peut imposer un BOP (Balance of Performance) à n'importe quel moment à une voiture ou à un groupe de voitures (s) ciblée (s) à la discrétion de la série SPC sans possibilité d'appel ou de protêt.

~~La série SPC communiquera à la fin d'une séance et / ou journée de compétition avec toute équipe qui est en dehors de la zone de performance de sa catégorie avec un courriel. Ce courriel sera un rapport simplifié et présenté en temps excédentaires réalisé par une firme indépendante externe.~~

2.2.3 Toute équipe concernée devra évaluer ce qui doit être fait afin de minimiser le temps excédentaire du rapport parmi les moyens suivants: ajout ou retrait de poids, limitation du régime moteur, limitation de la tubulure d'admission, ajustement de la surpression ou tout autre élément pouvant remédier à la situation.

2.2.4 Si à la séance et / ou journée de compétition suivante aucun changement n'est analysé par une firme indépendante externe, la série SPC emploiera des mesures de BOP drastique sur le champs. Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion sans appel pourraient être imposées en cas de refus ou d'argumentation de la part de l'équipe/voiture visée.

2.3 BOP

2.3.1 Afin d'assurer un peloton compétitif en piste, des modifications et/ou restrictions peuvent être mises en œuvre à tout moment après analyse des données télémétriques ~~réalisé par une firme indépendante externe~~ à une ou à un groupe de voiture (s) ciblée (s) à la discrétion de la série SPC.

2.3.2 Si nécessaire, la série utilisera le terme BOP (Balance of Performance) dans l'utilisation des moyens suivants: ajout ou retrait de poids, limitation du régime moteur, limitation de la tubulure d'admission, ajustement de la surpression ou tout autre élément ne répondant pas à l'esprit de la série SPC ou étant trop performant avec le reste des véhicules engagés.

2.3.3 Un BOP (Balance of Performance) donné à une ou à un groupe de voiture (s) ciblée (s) reste (nt) avec cette dernière / ce dernier après la saison même si la voiture change de propriétaire tant et aussi longtemps que la série le maintient.

2.4 DÉROGATION

2.4.1 Une demande spéciale ou une dérogation peut être demandée à la série si cette dernière peut rendre la voiture du compétiteur plus compétitive à moindre coût. Cette demande doit être faite par courriel à la série à info@superproductionchallenge.com

2.4.2 Toutes demandes spéciales ou dérogations demandées et acceptées avant ou pendant les saisons antérieures deviennent Nul à la fin de cette dernière. Elles doivent à nouveau faire l'objet d'une nouvelle demande pour la saison en vigueur. Même si une demande a été approuvée lors d'une saison passée, cela ne garantit pas qu'elle sera permise ou acceptée à nouveau. Une demande d'exemption ne sera pas acceptés moins de 7 jours avant le prochain évènement.

2.4.3 Le processus d'application du BoP est la propriété intellectuelle de la série et il ne sera en aucun cas partagé avec une équipe et/ou un compétiteur.

ARTICLE 3 – VÉHICULES ÉLIGIBLES & DÉCLARATION DE PERFORMANCES

- 3.1** La série de championnat Super Production Challenge est constituée de trois (3) catégories, Super Production (SP), Production (P) et Compact (C). Les véhicules éligibles à participer à la série doivent en premier lieu être homologués par la série SPC. Ils doivent également répondre en tout point au Règlement en vigueur.

	SUPER PRODUCTION	PRODUCTION	COMPACT
3.1.1	La classe SP est ouverte aux véhicules à moteur avant, 2 roues motrices (2RM) ayant une puissance aux roues motrices (WHP) de 300 chevaux aux roues ou moins. Chaque modèle doit avoir été vendus comme véhicule neuf au Canada dans les 15 dernières années.	La classe P est ouverts aux véhicules à moteur avant, 2 roues motrices (2RM) ayant une puissance aux roues motrices (WHP) de 210 chevaux aux roues ou moins. Chaque modèle doit avoir été vendus comme véhicule neuf au Canada dans les 15 dernières années.	La classe C est ouverts aux véhicules à moteur avant, 4 cylindres, 2 roues motrices (2RM) ayant une puissance aux roues motrices (WHP) de 100 chevaux aux roues ou moins. Chaque modèle doit avoir été vendus comme véhicule neuf au Canada dans les 15 dernières années.
3.1.2			Le modèle Toyota Echo Cup (2004) est exemptée pour la saison 2025 du point 3.1.1 si le modèle est inscrit à la série avant le 1 ^{er} mars 2025. Dans le cas contraire, le modèle non représenter ne sera plus autorisé à la série SPC.
3.1.3	La compétitivité d'un modèle n'est pas garantie, cependant la série SPC peut permettre des modifications, si nécessaires, afin d'améliorer ses performances	La compétitivité d'un modèle n'est pas garantie, cependant la série SPC peut permettre des modifications, si nécessaires, afin d'améliorer ses performances	La compétitivité d'un modèle n'est pas garantie, cependant la série SPC peut permettre des modifications, si nécessaires, afin d'améliorer ses performances
3.1.4	La série SPC se réserve le droit d'accepter ou refuser tout véhicule ne se conformant pas à l'article 3.1.1	La série SPC se réserve le droit d'accepter ou refuser tout véhicule ne se conformant pas à l'article 3.1.1	La série SPC se réserve le droit d'accepter ou refuser tout véhicule ne se conformant pas à l'article 3.1.1

3.2 LA DÉCLARATION DE PERFORMANCE

- 3.2.1** Toute équipe engagée devra fournir une fiche de déclaration de performance, un minimum d'une semaine, avant sa première participation à la série SPC. Ce document officiel servira de base pour établir le poids minimum du véhicule inscrit. Si cette fiche n'est pas complétée ou non remis à temps, le pilote et/ou équipe et/ou voiture devra partir pour toutes les courses du programme en fin de peloton.
- 3.2.2** Toute équipe engagée devra démontrer la puissance de son véhicule grâce à un test sur un dynamomètre à rouleaux (puissance notée aux roues motrices et non aux essieux.) afin de certifier les informations indiquées sur la fiche de déclaration de performance. Les données obtenues lors de ce test serviront de référence pour établir le poids minimum du véhicule.
- 3.2.3** Lors du test, le facteur de correction du dynamomètre doit être établi selon la norme **SAE J1349**. De plus, le responsable du dynamomètre devra indiquer toutes les informations demandées sur la Fiche de Déclaration de Performance.

- 3.2.4** La fiche de déclaration de performance deviendra le contrat liant l'équipe et son véhicule, en vertu duquel ils respecteront le Règlement et les paramètres émis par la série SPC. Il est de la responsabilité de l'équipe engagée de garder à jour la déclaration de performance pour chaque véhicule.
- 3.2.5** Si une modification a été apportée sans avoir été déclarée ou si la déclaration de performance est erronée, l'équipe engagée et son véhicule pourraient faire face à des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du championnat SPC, sans possibilité de protêts et/ou d'appel.
- 3.2.6** En cas d'une fiche de déclaration non complétée, d'irrégularité ou de doute entre la déclaration de performance présentée par l'équipe et les données obtenues par le système obligatoire d'acquisition de données (règlement 7.2.4), l'équipe devra reprendre à ses frais un nouveau test sur un dynamomètre de référence indiqué par la série.

ARTICLE 4 – POIDS

- 4.1** Le poids minimum de chaque véhicule sera calculé au moyen d'une formule qui inclut la puissance (CV) indiquée sur la fiche de déclaration de performance (déterminée sur un dynamomètre, voir 3.2.2). Le calcul du poids minimum inclut toujours le poids du pilote après une séance en piste ou une course.

	SUPER PRODUCTION	PRODUCTION	COMPACT
4.1.1	Le coefficient de référence pour le calcul du poids minimum sera de 1 CV : 11 livres.	Le coefficient de référence pour le calcul du poids minimum sera de 1 CV : 13 livres.	Le coefficient de référence pour le calcul du poids minimum sera de 1 CV : 25 livres.
4.1.2	Pour calculer le poids minimum d'un véhicule, on utilise la formule suivante : Puissance (WHP) x coefficient 11	Pour calculer le poids minimum d'un véhicule, on utilise la formule suivante : Puissance (WHP) x coefficient 13	Pour calculer le poids minimum d'un véhicule, on utilise la formule suivante : Puissance (WHP) x coefficient 25

- 4.1.3** Une fiche, ou copie de fiche, de mesure de la puissance sur le dynamomètre devra accompagner la fiche de déclaration de performance remise avant la première course. On devra y retrouver l'identification du véhicule, la puissance calculée aux roues, le couple moteur calculé, la lecture du mélange air/essence si disponible, et une lecture de la pression d'air (Boost) si le véhicule est suralimenté. L'omission de soumettre le document original dans les délais prescrits (3.2.1) pourrait entraîner jusqu'à l'exclusion des résultats pour le véhicule concerné.

4.2 LEST

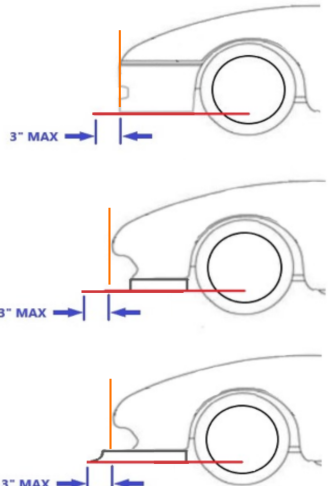
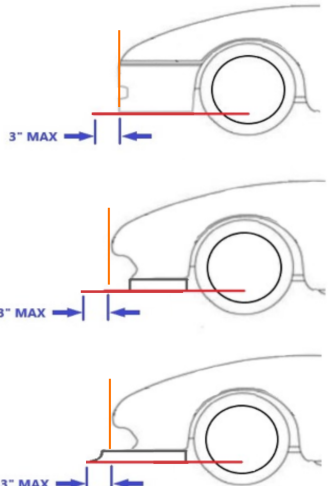
- 4.2.1** L'ajout de lest est permis n'importe où dans le véhicule. Le lest doit être fixé au véhicule de façon sécuritaire afin de ne pas se détacher en cas d'impact. Les attaches, boulons et le lest devront être approuvés par le directeur technique de la série SPC. Le matériel doit être fourni par l'équipe.
- 4.2.2** En cas de pesée, seules les données relevées sur les balances de la série SPC seront considérées comme officielles. Si les données relevées d'une voiture est en dessous de son poids minimum, elle sera disqualifiée.

ARTICLE 5 – CARROSSERIE - CHASSIS - HABITACLE

5.1 CARROSSERIE

- 5.1.1** Aucune modification ne peut être apportée à la carrosserie d'origine (formes et dimensions) **seulement**. **N'ajoutez ou ne modifiez pas des composantes à moins que cela ne soit explicitement indiqué.** Tout autre matériau que celui d'origine peut être utilisé pour les ailes, le capot, les portières et le capot du coffre en autant que ces pièces soient fixées aux points d'attache d'origine.
- 5.1.2** Toutes les ouvertures (portières et capots) doivent demeurer fonctionnelles comme le modèle d'origine, sauf si un élément de protection du pilote ou de remplissage du véhicule empêche le fonctionnement d'une des portières arrières,
- 5.1.3** Il est permis d'enlever le contenu des portières. Aucune arête coupante ne doit être laissée à découvert. Il est fortement recommandé de recouvrir ou protéger l'intérieur des portières avec un matériau résistant aux impacts.
- 5.1.4** Le mécanisme d'ouverture du capot par l'intérieur doit être retiré ou désactivé de façon permanente afin d'éviter à un officiel ou un travailleur de piste d'avoir à entrer dans le véhicule pour l'actionner. Un câble actionnant le mécanisme et accessible de l'extérieur est acceptable.
- Les capots avant et arrière doivent être retenus de façon sécuritaire. Des barrures de capot (Hood pins) sont obligatoires. Un minimum de deux barrures par capot est obligatoire.
- 5.1.5** Les poignées d'origine doivent être conservées mais le mécanisme de verrouillage des portières doit être désactivé ou retiré.
- 5.1.6** Un toit ouvrant en vitre doit être retiré et remplacé par un recouvrement en métal ou en Lexan couvrant la totalité de l'ouverture. Un toit ouvrant en métal peut être conservé. On pourra souder ou fixer un toit ouvrant en métal avec des attaches permanentes à l'intérieur ou l'extérieur.
- 5.1.7** Un véhicule doit être équipé de rétroviseurs sur les portes du conducteur et du passager. Les rétroviseurs doivent conserver leur forme et leur emplacement d'origine (OEM).

	SUPER PRODUCTION	PRODUCTION	COMPACT
5.1.8	Les modifications permises à la carrosserie sont limitées aux pare-chocs avant et arrière, aux bas de caisse et à l'aileron arrière. Ces zones peuvent être changées par des pièces de remplacement généralement disponibles sur le marché. Il est possible d'ajouter des ouvertures dans le capot afin de permettre d'évacuer l'air chaud du compartiment moteur. Tout ouvertures dans le capot doivent être protégées par en dessous du capot par un grillage. Le capot doit conserver ses formes générales d'origine (OEM), avec une tolérance de maximum un pouce à l'ouverture, par rapport à la forme originale (OEM).	Les modifications permises à la carrosserie sont limitées aux pare-chocs avant et arrière, aux bas de caisse et à l'aileron arrière. Ces zones peuvent être changées par des pièces de remplacement généralement disponibles sur le marché. Il est possible d'ajouter des ouvertures dans le capot afin de permettre d'évacuer l'air chaud du compartiment moteur. Tout ouvertures dans le capot doivent être protégées par en dessous du capot par un grillage. Le capot doit conserver ses formes générales d'origine (OEM), avec une tolérance de maximum un pouce à l'ouverture, par rapport à la forme originale (OEM).	Aucune modification n'est permise.

5.1.9	Il n'y a pas de hauteur minimum pour le becquet avant (spoiler). Cependant aucune partie du véhicule ne doit toucher le sol si les pneus sont à plat.	Il n'y a pas de hauteur minimum pour le becquet avant (spoiler). Cependant aucune partie du véhicule ne doit toucher le sol si les pneus sont à plat.	Il n'y a pas de hauteur minimum, cependant aucune partie du véhicule ne doit toucher le sol si les pneus sont à plat.
5.1.10	Un déflecteur plat (splitter) est permis. Le déflecteur plat (splitter) doit demeurer entièrement plat et peut s'étendre jusqu'à 3 pouces, mesuré à partir du point de contact vertical avec le pare-chocs. (voir images). Le 3 pouces sera mesuré dans un angle perpendiculaire au contour du couvert de pare-chocs sur tout son périmètre. Le déflecteur plat (splitter) ne doit pas excéder les pneus avant, ce dernier ne devra pas les dépasser la largeur de la carrosserie excluant les miroirs. Cet article ne s'applique pas pour les dérives qui amènent de l'air au freins (voir image) et/ou si le déflecteur plat est une pièce d'origine OEM avec numéro de pièce de référence. Le déflecteur peut fermer le dessous du véhicule sous la partie du pare-chocs mais ne doit pas dépasser l'axe des roues avant. N'ajoutez pas de cloisons, de bargeboards, de canards, de dérives, de rampes, de diffuseurs de tunnels, de diffuseurs de déflecteur, de rampes de déflecteur plat, de carénage, de virures, de lames, de ventilation, de pales ou tout autres dispositifs aérodynamiques au déflecteur plat. 	Un déflecteur plat (splitter) est permis. Le déflecteur plat (splitter) doit demeurer entièrement plat et peut s'étendre jusqu'à 3 pouces, mesuré à partir du point de contact vertical avec le pare-chocs. (voir images). Le 3 pouces sera mesuré dans un angle perpendiculaire au contour du couvert de pare-chocs sur tout son périmètre. Le déflecteur plat (splitter) ne doit pas excéder les pneus avant, ce dernier ne devra pas les dépasser la largeur de la carrosserie excluant les miroirs. Cet article ne s'applique pas pour les dérives qui amènent de l'air au freins (voir image) et/ou si le déflecteur plat est une pièce d'origine OEM avec numéro de pièce de référence. Le déflecteur peut fermer le dessous du véhicule sous la partie du pare-chocs mais ne doit pas dépasser l'axe des roues avant. N'ajoutez pas de cloisons, de bargeboards, de canards, de dérives, de rampes, de diffuseurs de tunnels, de diffuseurs de déflecteur, de rampes de déflecteur plat, de carénage, de virures, de lames, de ventilation, de pales ou tout autres dispositifs aérodynamiques au déflecteur plat. 	Un déflecteur plat (splitter) n'est pas permis

			
5.1.11	Tout ajout générant de l'appui aérodynamique, comme des dérives ou ailerons, autre que le becquet avant (spoiler) et/ou le déflecteur plat (splitter) doit être approuvé par le directeur technique.	Tout ajout générant de l'appui aérodynamique, comme des dérives, autre que le becquet avant (spoiler) et/ou le déflecteur plat (splitter) n'est pas permis.	Aucune modification n'est permise.
5.1.12	Un aileron ou baquet arrière est permis. Il est interdit d'en faire un combo. Tout ajout générant de l'appui aérodynamique ou considéré par la série comme générant de l'appui aérodynamique est formellement interdit.	Aucune modification n'est permise.	Aucune modification n'est permise.
5.1.13	Il est interdit de fermer le dessous du véhicule (plancher) pour uniformiser la surface (fond plat) à moins qu'il ne le soit d'origine. L'équipe devra fournir au directeur technique un modèle d'origine semblable pour vérification.	Il est interdit de fermer le dessous du véhicule (plancher) pour uniformiser la surface (fond plat) à moins qu'il ne le soit d'origine. L'équipe devra fournir au directeur technique un modèle d'origine semblable pour vérification.	Il est interdit de fermer le dessous de la véhicule (plancher) pour uniformiser la surface (fond plat) à moins qu'il ne le soit d'origine. L'équipe devra fournir au directeur technique un modèle d'origine semblable pour vérification.
5.1.14	L'aileron arrière ne pourra excéder la largeur maximale du véhicule. Vu de l'arrière, l'aileron ne pourra dépasser la limite extérieure du pare-choc. En hauteur, la partie la plus haute de l'aileron devra être égale ou inférieure à une ligne parallèle tracée de la partie la plus haute du toit, de niveau par rapport au sol. Pour les véhicules avec hayon (hatchback), la partie la plus haute de l'aileron ne pourra excéder de 4 pouces au-dessus d'une ligne parallèle par rapport au sol tracée de la partie la plus haute du toit. L'aileron devra être solidement fixé pour éviter une perte en piste.	Seul l'aileron arrière du manufacturier d'origine disponible chez un concessionnaire ou une réplique d'un revendeur sera permis	Seul l'aileron arrière du manufacturier d'origine disponible chez un concessionnaire ou une réplique d'un revendeur sera permis

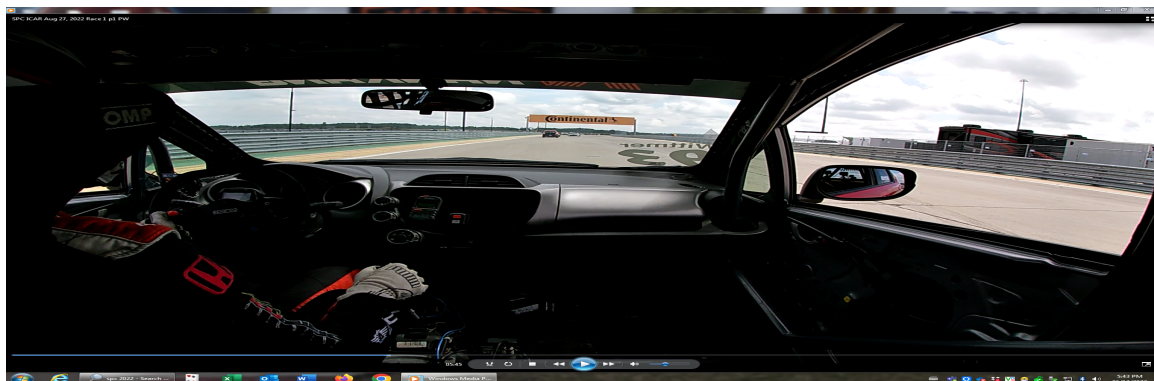
5.1.15 Il est interdit d'ajouter une extension d'aile de quelque matériau que ce soit à l'arche de roue afin de couvrir un pneu excédant le puits d'aile, sauf si le modèle d'origine en possède. Toute extension d'aile devra être de même dimension que celle d'origine.

5.2 CHÂSSIS

- 5.2.1** La structure monocoque d'un véhicule doit demeurer entière et intacte, comme à l'origine. Des renforts locaux sont permis en autant qu'ils ne modifient pas la forme originale de la structure.
- 5.2.2** La structure supportant les pare-chocs peut être modifiée mais les couverts de pare-chocs doivent être présents en tout temps.
- 5.2.3** La paroi avant et la section du plancher servant de coupe-feu doivent demeurer présents et à leur emplacement d'origine, sans aucune perforation ou cavité sur toute la largeur du véhicule afin d'empêcher que des flammes ou débris ne pénètrent dans l'habitacle.
- 5.2.4** Il sera permis de découper le plancher seulement pour permettre l'installation d'une cellule d'essence, sans toutefois affaiblir la structure du véhicule et en respectant les normes de sécurité et de protection.

5.3 HABITACLE

- 5.3.1** L'habitacle doit être facilement accessible des deux côtés par le pilote ou un travailleur de piste, ainsi que par le hayon, si le cas s'applique. Une clé doit être placée dans la serrure du coffre ou hayon. Elle devra être attachée afin de demeurer en place durant une séance en piste.
- 5.3.2** Il est obligatoire de conserver le tableau de bord d'origine ou sa forme d'origine s'il est remplacé par un autre matériau. Toutes les ouvertures ou trous résultant du retrait d'accessoires du tableau de bord devront être fermées avec un matériau résistant, sécuritaire et de belle apparence.
- 5.3.3** Les interrupteurs électriques peuvent être ajoutés, modifiés ou enlevés; cependant tous doivent être accessibles en tout temps par le pilote et être installés, ainsi que leur filage, de façon sécuritaire.
- 5.3.4** La présence d'au moins une caméra vidéo en état de marche de pointant vers l'avant pour chacune des sessions officielles en piste est obligatoire. La vue de la caméra doit montrer le volant du conducteur et le pare-brise complet. Il est fortement recommandé d'installer dans l'habitacle une caméra pointant vers l'arrière du véhicule. Les images enregistrées aident grandement le travail des officiels de la série SPC en cas d'incident en piste.



ARTICLE 6 – VITRES & LEXAN - LUMIÈRES

6.1 VITRES ET LEXAN

- 6.1.1** Toutes les surfaces vitrées doivent être conservées à l'exception de celles des portières avant. Les vitres du côté pilote et passager avant peuvent être remplacées par du Lexan, en autant qu'elles demeurent amovibles ou coulissantes. Les vitres d'origine, transparentes ou teintées selon le manufacturier du véhicule, peuvent être conservées. Il est aussi permis de remplacer les vitres d'origine par un autre matériau transparent, flexible et antidéflagrant, tel que le Lexan.
- 6.1.2** Un véhicule doit utiliser le pare-brise d'origine, non endommagé, ou un équivalent OEM. L'emplacement, la position et la forme d'origine doivent être conservés.

- 6.1.3 Pour fixer le pare-brise, il est obligatoire de le coller à l'uréthane. Il est recommandé d'ajouter quatre bandes ou attaches de sécurité de 1" de largeur x 1/8" d'épaisseur (2 en haut et 2 en bas du pare-brise à 12 pouces de chaque coin), boulonnées ou rivetées à la carrosserie, pour le retenir en cas d'impact.
- 6.1.4 Quatre bandes ou attaches de sécurité de 1" de largeur x 1/8" d'épaisseur, boulonnées ou rivetées à la carrosserie pourront être installées de la même manière pour retenir la vitre arrière ou le hayon.
- 6.1.5 Si les vitres sont remplacées par du Lexan, le contour des fenêtres devra être peinturé en noir afin d'imiter l'apparence originale.
- 6.1.6 Si les vitres d'origine sont conservées, les moulures de fenêtre devront aussi être conservées.
- 6.1.7 Il est interdit de perforer ou de modifier toutes les surfaces vitrées de l'habitacle.
- 6.1.8 Les deux vitres avant (conducteur et passager) doivent être descendu pour toutes les séances en piste.

6.2 LUMIÈRES

- 6.2.1 Les phares avant doivent être identiques à ceux d'origine : en nombre (deux), dans la même position et de la même forme qu'à l'origine, sans aucune modification. Ils doivent demeurer fonctionnels en tout temps. Il est interdit de les teinter.
- 6.2.2 Les phares ou Feux de Route (DRL) avant doivent être allumés en tout temps lorsque la voiture est en piste.
- 6.2.3 Les feux arrière doivent être identiques à ceux d'origine : en nombre (trois, dont deux de position et un de freinage), dans la même position et de la même forme qu'à l'origine, sans aucune modification. Ils doivent demeurer fonctionnels en tout temps. Il est interdit de les teinter.
- 6.2.4 Un feu arrière de pluie homologuée FIA est obligatoire et doit être monté en position centrale arrière sur le véhicule entre le dessus du pare-choc et la ligne de toit. On pourra consulter : https://www.fia.com/sites/default/files/lt_19-feu_pluie.pdf
- 6.2.5 Il est permis d'ajouter des feux d'appoint aux endroits où le modèle d'origine possédait ce type d'éclairage. (Ex : phares de brouillard).

ARTICLE 7 – MÉCANIQUE

7.1 BATTERIE

- 7.1.1 La batterie peut être relocalisée n'importe où dans la véhicule. Elle peut être relocalisée seulement si elle est fixée de façon sécuritaire par un système de retenue en métal et boulonnée à la structure monocoque. NOTE : Une plaque de métal munie de deux ancrages ne peut être considérée comme ayant deux ancrages indépendants.
- 7.1.2 Si la batterie est de type conventionnel, elle devra être retenue par deux sangles, courroies ou tiges en métal boulonnées à la structure monocoque. De plus, elle devra être renfermée dans un boîtier afin d'éviter un déversement d'acide. Ce boîtier devra à son tour être retenu par une sangle, courroie en métal boulonnée à la structure monocoque.
- 7.1.3 Si la batterie est de type "dry cell", elle devra être retenue par deux sangles, courroies ou tiges, en métal et boulonnées à la structure monocoque. L'utilisation d'un boîtier n'est pas requise.
- 7.1.2 Tout terminal positif (batterie, démarreur, alternateur) et tout autre contact électrique de même nature dans le véhicule, doit être protégé par une gaine en caoutchouc ou scellé de manière équivalente.

7.2 ÉLECTRONIQUE

- 7.2.1** Tous les ordinateurs et autres calculateurs qui régissent le moteur et le reste du véhicule sont libres et peuvent être désactivés. Leur contenu d'origine peut être reprogrammé ou remplacé.
- 7.2.2** Les aides électroniques comme l'anti-dérapiage (ESP) ou l'antiblocage (ABS) sont permises.
- 7.2.3** L'aide électronique au départ (Launch Control) et l'anti-patinage sont interdits, à moins qu'ils soient d'origine OEM.
- 7.2.4** Tous les véhicules en catégories Super Production, Production et Compact doivent être munis d'un système d'acquisition de données (AiM ou MoTeC, de la dernière version disponible) en fonction lors de chaque présence en piste. Ce système doit enregistrer les données suivantes dans 5 canaux, à une fréquence d'échantillonnage de 10 Hz :
- **Tours/minute (RPM)**
 - **Vitesse** (Vehicle Speed) à partir d'une roue non motrice.
 - **Position du papillon (TPS)**
 - **Vitesse GPS** (GPS Speed)
 - **Suralimentation** (Boost; pour les véhicules à moteur suralimenté). Il est important que la résolution de suralimentation soit réglée à 0.1 psi. Le capteur doit être vissé dans la tubulure d'admission si elle est en métal ou il peut être raccordé par un conduit d'un maximum de 50 mm à la tubulure d'admission si elle est en matériau composite.
- 7.2.5** Les 5 canaux devront être nommés :
- **RPM**
 - **Vehicle Speed** (LF, RF, LR ou RR, pour identifier la roue ciblée)
 - **TPS** (La calibration est importante. Elle doit être effectuée régulièrement après chaque changement ou modification reliée au corps du papillon (throttle body)
 - **GPS Speed**
 - **Boost** (La calibration doit être en PSI et non en Kilo/Pascal.
- 7.2.6** L'équipe engagée doit s'assurer de certaines consignes importantes :
- Le système d'acquisition de données doit être opérationnel en tout temps sous forme d'enregistrement continu dès que le moteur tourne. Il doit fournir, en étant calibré, le chrono au tour, l'accélération longitudinale et latérale, la vitesse GPS, le régime moteur (RPM), les rapports de boîte (gear), et la pression de suralimentation (boost), si applicable.
 - Les capteurs de Force G devront être calibrés.
 - Les capteurs doivent utiliser le service de GPS pour le chronométrage et tout dispositif optique doit être ignoré. Ces réglages doivent être configurés dans l'enregistreur de données.
- 7.2.7** Les données enregistrées après toutes les sessions en piste doivent être disponibles pour téléchargement par les officiels de la série. Le fait de ne pas pouvoir télécharger les données de la session entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.
- 7.2.8** Il est fortement suggérer de protéger vos données télémétriques Wi-Fi.
- 7.2.9** Toute équipe qui se voit en possession de Datas d'une autre équipe obtenue de façon non consensuelle se verra exclue de la série sur le champ.
- 7.2.10** Transpondeur : chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur fonctionnel pour chacune des sessions officielles en piste.

7.3 EMBRAYAGE – TRANSMISSION – DIFFERENTIEL

SUPER PRODUCTION

PRODUCTION

COMPACT

7.3.1	Seuls les véhicules à traction ou à propulsion (2RM) sont permis. Les tractions intégrales sont interdites.	Seuls les véhicules à traction ou à propulsion (2RM) sont permis. Les tractions intégrales sont interdites.	Seuls les véhicules à traction sont permis.
7.3.2	Les roues motrices doivent demeurer les mêmes qu'à l'origine. Par exception, la conversion d'un véhicule à traction intégrale (4RM) devra être approuvée par le Directeur Technique.	Les roues motrices doivent demeurer les mêmes qu'à l'origine.	Les roues motrices doivent demeurer les mêmes qu'à l'origine.
7.3.3	Le boîtier de transmission est libre.	Le boîtier de transmission doit être d'origine.	Le boîtier de transmission doit être d'origine au model utilisé.
7.3.4	Boite de vitesses séquentielles d'origine (Ex : DSG/DTC) est permise si cette composante équipe le modèle d'origine et le boîtier d'origine est utilisé.	Une boite de vitesses séquentielles est interdite.	Une boite de vitesses séquentielles mécanique est interdite.
7.3.5	Une boite de vitesses en H de type « Dog Box » est permise.	Une boite de vitesses de type « Dog Box » est interdite.	
7.3.6	On ne peut pas jumeler les points 7.3.4 et 7.3.5		
7.3.7	Le choix des rapports de boite est libre.	Le choix des rapports de boite est libre.	Le choix des rapports de boite est libre. Si les rapports de boite est différent/modifié de la version OEM du véhicule, une demande doit être formulée tel que stipulé à l'article 2.2.5.
7.3.8	Le différentiel est libre, tant qu'il s'installe dans son boîtier d'origine.	Le différentiel est libre, tant qu'il s'installe dans son boîtier d'origine.	Le différentiel est libre, tant qu'il s'installe dans son boîtier d'origine.
7.3.9	Un différentiel à glissement limité (limited slip) est permis.	Un différentiel à glissement limité (limited slip) est permis.	Un différentiel à glissement limité (limited slip) est permis.
7.3.10	Le ratio du différentiel est libre.	Le ratio du différentiel est libre.	Le ratio du différentiel est libre. Si le ratio du différentiel est différent/modifié de la version OEM du véhicule, une demande doit être formulée tel que stipulé à l'article 2.2.5.
7.3.11	L'embrayage est libre.	L'embrayage est libre.	L'embrayage est libre.

7.4 FREINS

7.4.1 Les freins doivent être opérationnels aux quatre roues.

7.4.2 Un système d'assistance au freinage (ABS) est permis si la véhicule en est équipée d'origine.

7.4.3 Un régulateur de pression ou de répartition du freinage est permis.

7.4.4 Les rotors de frein en carbone sont interdits.

7.4.5 Les rotors de frein peuvent être percés, striés ou canalisés.

7.4.6	Le diamètre des disques de freins est libre.	Le diamètre des disques de freins est libre.	Le diamètre des disques de freins est libre.
7.4.7	Les conversions sont libres	Les conversions sont libres	Les conversions sont libres

7.5 CANALISATION DE REFROIDISSEMENT, DE CARBURANT, RÉSERVOIR D'HUILE ET DE CARBURANT

- 7.5.1** Toute canalisation de refroidissement qui passe à l'intérieur de l'habitacle doit être de type « Aeroquip » et/ou être complètement recouverte par une gaine métallique.
- 7.5.2** Lorsque le système de chauffage est conservé dans le même emplacement que celui déterminé par le fabricant, les canalisations et durites d'origine, passant à travers la cloison pare-feu ou le plancher sont permises.
- 7.5.3** Toute conduite de ventilation d'un ou des réservoirs de carburant doit être reliée à l'extérieur du véhicule, sans exception.
- 7.5.4** Toute canalisation de carburant passant à l'intérieur de l'habitacle, incluant la canalisation de la jauge de pression d'essence, doit être de type « Aeroquip ». Si elle est en métal ou en caoutchouc, elle doit être complètement recouverte par une gaine métallique additionnelle.
- 7.5.5** Le réservoir de carburant d'origine doit demeurer à son emplacement d'origine, si aucun réservoir de remplacement (fuel cell) n'est utilisé.
- 7.5.6** Les réservoirs de carburant de remplacement (fuel cell) ne sont pas obligatoires mais sont fortement recommandés.

7.6 MOTEUR

- 7.6.1** L'air est le seul gaz combustible admissible. Tout autre gaz comprimé est défendu.

	SUPER PRODUCTION	PRODUCTION	COMPACT
7.6.2	Les moteurs utilisés dans la série SPC doivent avoir été disponibles dans des véhicules vendus au Canada ou aux États-Unis, tout en respectant l'âge limite de 15 ans. Un moteur du même groupe manufacturier sera autorisé	Les moteurs utilisés dans la série SPC doivent avoir été disponibles dans des véhicules vendus au Canada ou aux États-Unis, tout en respectant l'âge limite de 15 ans. Un moteur du même groupe manufacturier sera autorisé	Tout changement de moteur est strictement interdit.
7.6.3	La suralimentation est permise. La limite de pression (Boost) sera fixée par la série SPC selon le modèle. Des ajustements à la limite de pression pourraient être apportés en tout temps.	La suralimentation est permise si ce système est offert sur le modèle d'origine. Le turbo ou le compresseur doit être le modèle d'origine. La limite de pression (Boost) sera fixée par la série SPC selon le modèle. Des ajustements à la limite de pression pourraient être apportés en tout temps.	Toute suralimentation (turbo ou compresseur) est interdite.

7.6.4	Si le système de recirculation des vapeurs d'huile d'origine est modifié et ne retourne pas dans le moteur, un réservoir additionnel (catch can) doit être ajouté à la canalisation, de manière à prévenir les pertes d'huile sur la piste. La capacité minimum requise pour ce réservoir est de 1 litre. Ce réservoir ne peut être installé à l'intérieur de l'habitacle. Tous les matériaux utilisés doivent être incassables.	Si le système d'origine de recirculation des vapeurs d'huile est modifié et ne retourne pas dans le moteur, un réservoir additionnel (catch can) doit être ajouté à la canalisation, de manière à prévenir les pertes d'huile sur la piste. La capacité minimum requise pour ce réservoir est de 1 litre. Ce réservoir ne peut être installé à l'intérieur de l'habitacle. Tous les matériaux utilisés doivent être incassables.	Le système de recirculation des vapeurs d'huile doit demeurer d'origine.
-------	--	--	--

7.6.5 Une véhicule doit être équipée d'un démarreur fonctionnel et opérable par le pilote en position de conduite dans le véhicule.

7.7 RADIATEUR

7.7.1 Le type de radiateur et son utilisation sont libres. Tout antigel à base ou contenant du glycol ou tout autre composante visqueuse est interdit. L'eau avec ou sans un additif refroidissant tel le « water wetter » ou tout autre composante refroidissante à base d'eau est permise.

7.7.2 Le radiateur doit demeurer dans l'emplacement d'origine et n'entraîner aucune modification à la carrosserie.

7.8 SUSPENSION

7.8.1 Les suspensions sont libres

7.8.2 Les éléments de la suspension doivent être rattachés aux points d'attache d'origine.

7.8.3 Les tables de suspensions doivent rester aux dimensions et formes d'origine pour les catégories Production et Compact.

7.8.4 L'empattement doit rester aux dimensions d'origine.

7.8.5 Les pneus doivent être logés dans les puits d'aile en tout temps.

7.9 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

7.9.1 Le système d'échappement doit se prolonger sous le véhicule et au-delà de la carrosserie. Il doit acheminer les gaz d'échappement vers l'extérieur du véhicule.

7.9.2 Le système d'échappement doit être attaché à la carrosserie par au moins deux supports ou au moins un point d'attache par section de tubulure.

7.9.3 Toute sortie latérale d'échappement doit se situer derrière le siège du pilote.

7.10 LIMITE DE SON

7.10.1 La norme sonore limite demandée est de 92 dBA lors des séances en piste. Elle sera vérifiée par les officiels de la série. Toutes voitures dépassant la limite demandée sera averti verbalement sauf si le règlement particulier détermine une sanction en cas échéant.

ARTICLE 8 – CARBURANT & LUBRIFICATION

8.1 CARBURANT

8.1.1 Le type de carburant est libre.

8.2 LUBRIFICATION

8.2.1 Les types d'huile, de lubrifiant, de graisse et de filtre sont libres.

ARTICLE 9 – PNEUS & ROUES

9.1 PNEUS

9.1.1 Les pneus obligatoires pour la série SPC sont les Nankang CR-S. Ils sont disponibles exclusivement par Perry Performance & Compétition dans les dimensions suivantes :

SUPER PRODUCTION	PRODUCTION	COMPACT
245/40/18 ou 245/40/17	225/40/18* ou 225/45/17 ou 225/45/15	205/50/15

9.1.2 Les pneus doivent rester originaux. Ils ne peuvent être modifiés de leur aspect d'origine.

9.1.3 Les dimensions de pneus disponibles pour chaque modèle de la catégorie Super Production seront déterminées par les ingénieurs de Nankang Motorsports.

9.1.4 Les 4 pneus utilisés doivent être de dimensions identiques

9.1.5 Un concurrent ne peut changer de dimensions en court de saison à moins qu'il change de classe ou qu'il soit exclu des résultats.

9.1.6 Seul les voitures Production ayant des pneus 18 pouces comme grandeur d'origine seront autorisées à utiliser cette grandeur.

9.2 ROUES

9.2.1 Les roues ou jantes en carbone sont interdites.

9.2.2 L'utilisation de cales d'espacement (spacers) est permis si l'ensemble roue/pneu ne dépassent pas la carrosserie d'origine (7.8.3). Des cales d'espacement (spacers) avec anneau centreur ajusté de type *hub centric* sont fortement recommandées

ARTICLE 10 – SÉCURITÉ

10.1 SÉCURITÉ

10.1.1 Tous les véhicules qui participent au championnat de la série SPC devront répondre à toutes les normes de sécurité en vigueur selon l'article 253 de l'Appendice J le plus récente de la FIA. Toutes les informations sur les cages de sécurité, ceintures de sécurité, sièges de compétition, filets de sécurité, coupe-circuits, extincteurs, crochets de remorquage et autres sont disponibles sur le site internet de la FIA ou en cliquant sur le lien suivant :

https://www.fia.com/sites/default/files/253_2023.pdf

10.2 SYSTÈME DE BLOCAGE DU VOLANT

10.2.1 Le système de blocage du volant doit être neutralisé, désactivé ou retiré.

10.3 COUSSINS GONFLABLES

10.3.1 Tout système de coussin gonflable doit être désactivé et/ou retiré.

ARTICLE 11 – APPARENCE ET ESTHÉTIQUE

- 11.1** Un véhicule doit afficher les autocollants fournis par la série SPC et respecter l'ANNEXE 1 – Numéros et autocollants. Le premier jeu d'autocollants et numéros sera fourni à l'équipe engagée lors de l'inscription au championnat. L'installation des autocollants et numéros est obligatoire sur chaque véhicule au bon emplacement tel qu'illustré dans l'ANNEXE 1 – Numéros et autocollants. Aucun changement n'est permis. Le véhicule devra aussi arborer sur les vitres avant et arrière, côté passager, son numéro de compétition (voir ANNEXE 1 – Numéros et autocollants). Seuls les autocollants et numéros fournis par la série SPC seront autorisés.
- 11.2** Un véhicule doit être présenté en début de chaque événement dans un bel esthétique, sans dommage apparent à la carrosserie et sans présence de couche de fond (primer).
- 11.3** Le nom de famille du pilote devra obligatoirement apparaître sur chaque véhicule sur les vitres latérales arrière, dans le coin inférieur droit du pare-brise et au centre en haut de la vitre arrière. À chaque endroit mentionné, la hauteur des lettres sera de 3 pouces et le type de lettrage recommandé est le Helvetica Bold. (Voir ANNEXE 1 – Numéros et autocollants).
- 11.4** Le numéro du véhicule devra obligatoirement apparaître dans le pare-brise avant du côté passager et sur le pare-choc arrière côté droit. La hauteur du/des chiffres sera de 6 pouces de hauteur en blanc et le type de lettrage recommandé est le Helvetica Bold. (Voir ANNEXE 1 – Numéros et autocollants).
- 11.5** Chaque pilote doit afficher sur sa combinaison de course (Nomex) les logos exigés par la série SPC selon l'ANNEXE 2 – Vêtements de course et d'équipe. Les logos obligatoires de la série doivent être affichés et fixés de manière professionnelle (pas de ruban adhésif, d'agrafes ou de couleur de fil contrastée, etc.). La combinaison de course propre et en bon état doit être présentée en début de programme.
- 11.6** Tous les équipiers doivent arborer sur leur chemise, polo ou T-shirt les logos demandés par la série SPC selon l'ANNEXE – Vêtements de course et d'équipe. Les logos demandés par la série SPC doivent être affichés et attachés de manière professionnelle (pas de ruban adhésif, d'agrafes ou de couleur de fil contrastante, etc.). Les vêtements propres et en bon état doivent être présentés en début de programme.

ANNEXE 1 – NUMÉROS ET AUTOCOLLANTS



STICKERS // COLLANTS

2025



TO BE PLACED ON EACH SIDE 2 INCHES FROM THE EDGE IN THE MIDDLE OF THE STRIP / À ÊTRE PLACÉ DE CHAQUE CÔTÉ À 2 POUCES DU BORD AU MILIEU DE LA BANDE.



TO BE PLACED IN THE PLATE SPACE / À ÊTRE PLACÉ DANS L'ESPACE DE LA PLAQUE

S. DUELLE



SP SUPER PRODUCTION



P PRODUCTION



C COMPACT



FOR ROOKIES ONLY / POUR LES RECRUES SEULEMENT

THE FIX AUTO SHOULD BE POINTING TOWARDS THE FRONT OF THE VEHICLE / LE FIX AUTO DOIT POINTER VERS L'AVANT DU VÉHICULE

ANNEXE 2 – VÊTEMENTS DE COURSE ET D'ÉQUIPE



**LOGOS SUPER PRODUCTION CHALLENGE &
NANKANG MOTORSPORT**



***Chemise des équipiers
Crew shirts***



***Nomex du pilote
Driver Nomex***