



**TECHNICAL RULEBOOK 2023**  
**VERSION 1.01**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Sécurité du conducteur.....</b>   | <b>1</b>  |
| <b>2. Electrique.....</b>               | <b>7</b>  |
| <b>3. Cage de protection .....</b>      | <b>8</b>  |
| <b>4. Chassis et transmission .....</b> | <b>13</b> |
| <b>5. Véhicule de compétition .....</b> | <b>23</b> |
| <b>6. Pneus .....</b>                   | <b>24</b> |

## 1 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR

### 1.1 CASQUE

A - Tous les occupants doivent porter un casque de sécurité pendant les séances en piste.

Seuls les casques certifiés conformes aux normes suivantes sont permis :

- a. Snell Memorial Foundation , SA2015,SA2020
- b. SFI Foundation – Spec 31.2A
- c. FIA 8860-2004, 8860-2001

B-Le port du casque intégral est obligatoire.

C-Les visières du casque doivent être fermées pendant les séances en piste.

D-Les mentonnières du casque doivent être bouclées ou attachées pendant le parcours.

**E-Les cheveux qui dépassent sous le casque du conducteur doivent être complètement recouverts d'un matériau résistant au feu. Les conducteurs qui ont des poils sur le visage doivent porter des écrans faciaux en matériau résistant au feu (c.-à-d. cagoule ou jupe de casque).**

F-Les casques endommagés par cause d'accident doivent être remis ou envoyés par le conducteur ou son représentant à la série DMCC. Il sera transmis à l'organisme de certification pour inspection. Les détails de l'accident doivent être inclus.

### 1.2 COMBINAISON DE CONDUITE

A-Les combinaisons de conduite monobloc sont requises et doivent être fabriquées dans un matériau résistant au feu et certifiées conformes à la spécification SFI 3.2/A/5 ou supérieure, ou homologuées selon les spécifications FIA 2000, qui couvrent efficacement le corps, y compris le cou, les chevilles et les poignets. Des combinaisons de conduite multicouches sont recommandées.

B-Les gants et les chaussures sont requis et doivent être résistants au feu et certifiés conformes aux spécifications SFI 3.3/5 ou supérieures, ou aux spécifications FIA 8856-2000.

C-Les objets doivent être exempts de trous, de déchirures ou d'autres ouvertures, à l'exception de ceux pratiqués par le fabricant de l'appareil.

**D-Des sous-vêtements résistants au feu sont recommandés.**

### 1.3 SIÈGES

A-Le siège du conducteur doit être homologué selon la norme FIA 8855-1999, les sièges FIA avec protection contre les chocs latéraux « style Halo » seront recommandés du côté du conducteur.

B-Si les véhicules ont deux sièges, le siège passager doit également être homologué selon la norme FIA 8855-1999.

**C-La durée de vie utile d'un siège homologué FIA est de 10 ans à compter de la date de fabrication indiquée sur l'étiquette du siège.**

D- Les sièges seront soumis à une inspection après un accident et peuvent être tenus d'être remplacé.

#### 1.4.2 FIXATION DU SIÈGE

A- Tous les sièges doivent être fixés conformément aux instructions du fabricant du siège.

B- Le plancher d'usine doit rester intact, à l'exception des véhicules Nissan S-Châssis qui sont autorisés à retirer la bosse du catalyseur pour l'installation des supports de siège.

C- Toute la quincaillerie utilisée pour le montage des sièges ou d'autres supports structurels doit être de grade SAE 5 ou supérieure avec un diamètre minimum de 5/16"

## 1.5 CEINTURES

Tous les occupants doivent utiliser un dispositif de retenue du conducteur conforme à ces règlements.

A- Tous les occupants de la série DMCC doivent utiliser un harnais de sécurité à cinq ou six points répondant aux spécifications suivantes à tout moment pendant les essais, les qualifications et la course.

B- Un système minimum de cinq points est requis pour l'utilisation dans les automobiles est requis. Le système se compose d'une ceinture sous-abdominale de deux ou trois pouces, de bretelles de trois pouces ou d'une bandoulière de deux pouces lorsqu'il est utilisé avec un dispositif de retenue de la tête et du cou SFI 38.1 approuvé, et d'une sous-sangle simple ou double avec une sangle minimale de deux pouces.

C- Toutes les ceintures harnais doivent satisfaire aux homologations SFI ou FIA.

D- Il doit y avoir un seul dispositif de dégagement commun à la ceinture sous-abdominale, aux ceintures baudriers et au harnais sous-sangle.

F- Certification SFI – Les systèmes de harnais peuvent être certifiés conformes aux spécifications SFI 16.1 ou 16.5 et doivent porter les étiquettes appropriées sur les ceintures d'épaule, les ceintures sous-abdominales et les sous-sangles. Certification SFI - Chaque harnais est imprimé avec l'année et la date d'expiration spécifiques.

G- Les ceintures SFI 16.1 doivent avoir une ceinture sous-abdominale de 3 pouces. Les appuie-tête et cervicales de 2 pouces sont autorisés lorsqu'ils sont utilisés avec un dispositif de retenue pour la tête et le cou SFI 38.1 approuvé.

H- Les ceintures SFI 16.5 peuvent avoir une ceinture sous-abdominale de 2 ou 3 pouces. Les appuie-tête et cervicales de 2 pouces sont autorisés lorsqu'ils sont utilisés avec un dispositif de retenue pour la tête et le cou SFI 38.1 approuvé.

I- Certification FIA – Les systèmes de harnais peuvent être homologués par la FIA selon la spécification 8853/98 et doivent porter l'étiquette appropriée sur chaque élément de la ceinture. Les ceintures FIA sont datées avec une année d'expiration, les ceintures expirant le 31 décembre de l'année poinçonnées ou imprimées sur les étiquettes FIA.

J- Les ceintures FIA ont une période de certification de 5 ans plus les mois restants de l'année achetée.

K- Quelle que soit la date de fabrication, le harnais de sécurité doit être remplacé si la sangle est coupée / effilochée, si l'une des boucles est pliée / fissurée, si le véhicule a subi un impact grave ou à la demande du DIRECTEUR DE LA SERIE. Si l'une de ces conditions existe, le DIRECTEUR DE LA SERIE doit couper les étiquettes de certification du harnais. L'équipe devra alors remplacer la ceinture.

L- Seules les bretelles séparées sont autorisées. Les configurations de type Y et de type H ne sont pas autorisées. Les sangles de sternum reliant les deux ceintures baudriers sur la poitrine ne sont pas autorisées. La ceinture-baudrier doit être montée aussi près que possible derrière le dossier du siège, sans dépasser douze pouces 12". La ceinture-baudrier doit être placée au-dessus d'une ligne tracée vers le bas à partir de la pointe de l'épaule à un angle ne dépassant pas 20 degrés par rapport à l'horizontale et ne doit pas dépasser 0

degré. Les bretelles doivent traverser le dossier du siège lorsque l'occupant est assis, sans interférence (haut, bas ou d'un côté à l'autre), aux points d'attache. (Figure 1).

M- Les ceintures sous-abdominales doivent être montées vers l'arrière du bassin, entre deux lignes tracées à 45 degrés et à 80 degrés, au-dessous de l'horizontale, avec un angle optimal de 60 degrés (figure 1). Les ceintures sous-abdominales doivent passer par le siège, sans interférence, depuis les points d'attache et doivent passer par-dessus le bassin, juste en dessous de la crête pelvienne, jusqu'à la boucle. Le haut de la boucle doit être positionné à au moins 1 pouce sous le nombril. La fixation de la ceinture sous-abdominale doit permettre à la ceinture sous-abdominale de pivoter au point de montage pour empêcher la sangle d'être chargée sur un bord lorsqu'elle est chargée et doit tirer sur le matériel dans le plan.

N- Les boulons minimaux acceptables utilisés dans le montage de tous les faisceaux d'extrémité de courroies sont SAE Grade 5. Dans la mesure du possible, la ceinture de sécurité, la ceinture-baudrier et les sangles anti-sous-marines doivent être montées sur la structure de roulis ou sur le cadre 6 du véhicule. Lorsque cela n'est pas possible, des rondelles de montage de grand diamètre ou équivalentes doivent être utilisées pour répartir la charge. Le boulonnage à travers les panneaux de plancher en aluminium, etc., n'est pas accepté.

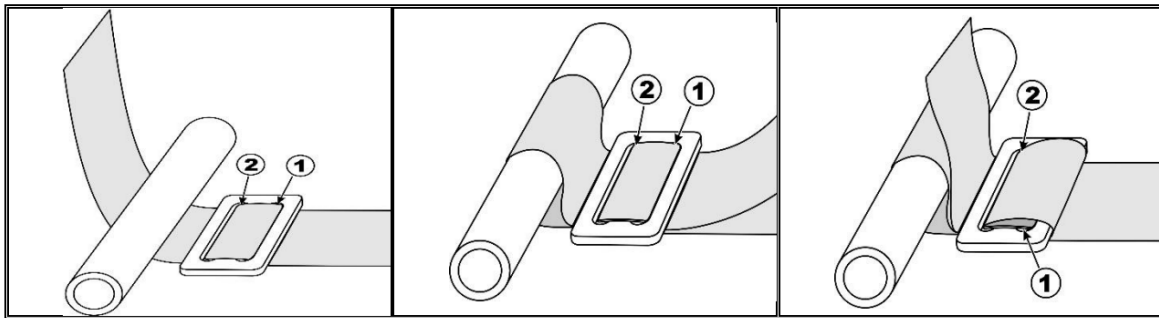
O- La ou les sangles anti-sous-marines simples ou doubles doivent être fixées à la structure du plancher du véhicule et être munies d'une connexion métal-métal. Les boulons à travers le plancher doivent utiliser une plaque de support sur la face inférieure de la carrosserie. Si le châssis n'a pas de plancher en acier, d'autres dispositions doivent être prises pour prévoir une plaque ou une barre d'acier traversant les rails du cadre et le tunnel de transmission suffisamment résistant pour supporter une charge minimale d'au moins 1 200 lb pour chaque point d'attache.

P- Tous les systèmes de ceinture de sécurité doivent être montés conformément aux instructions du fabricant ou au Guide de montage des ceintures de sécurité SFI (Figure 2).

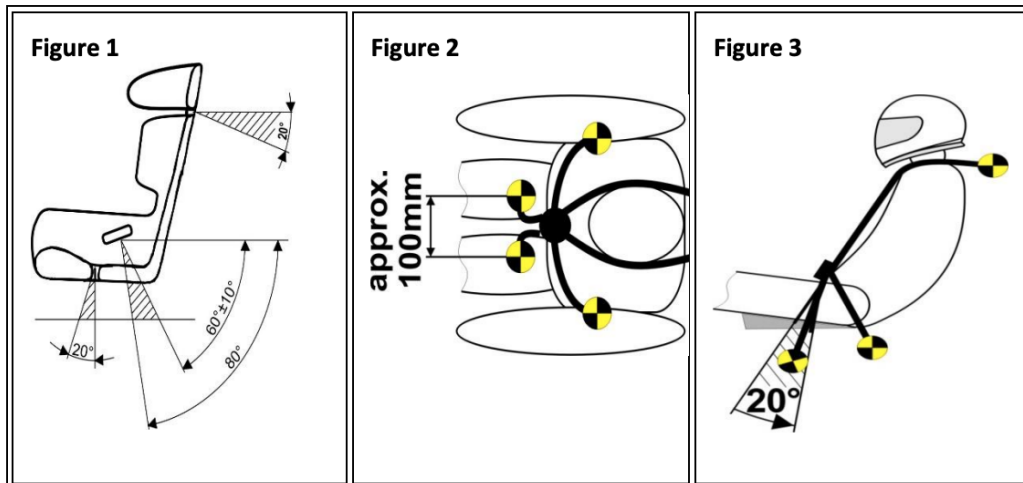
Q- Si des dispositifs de réglage « 3 barres » sont utilisés pour une ceinture sous-abdominale ou baudrier, ils doivent être placés aussi près que possible des points de montage et enroulés avec la boucle finale (figure 4). Les sangles utilisant un crochet avec un clip à ressort, qui se fixe à un boulon à œillet, doivent utiliser une goupille de gouttière, ou fil de sécurité, à travers le petit trou qui empêche le clip de s'ouvrir.

R- Les occupants des véhicules décapotables doivent utiliser des restrictions aux bras.

**S- La ceinture SFI peut être utilisée 2 ans supplémentaires et la FIA 3 ans supplémentaires si aucune vergeture n'est montrée ou tout accident sur approbation de l'inspecteur technique.**



The figure above is the preferred method for harness attachment to harness bar.



### 1.6 RESTRICTION AUX BRAS

- A- Les concurrents peuvent choisir d'utiliser des dispositifs de retenue des bras au lieu de fenêtres ou d'un filet de fenêtre.
- B- Les concurrents équipés de véhicules décapotables doivent utiliser des restrictions aux bras.

### 1.7 RESTRICTION A LA TÊTE ET COU

- A- Un appuie-tête et un appuie-cou certifiés conformément aux normes SFI 38.1, FIA 8858-2002 ou 8858-2010 sont requis en tout temps sur la piste pendant les essais et la compétition.
- B- Les dispositifs SFI 38.1 doivent être recertifiés par le fabricant ou son représentant autorisé tous les 5 ans. Chaque certification est valable 5 ans à compter du mois et de l'année poinçonnés ou imprimés sur l'étiquette SFI.
- C- Les appareils FIA 8858 ne nécessitent pas de re certification, mais l'année de datation imprimée sur l'attache ne doit pas dépasser 5 ans.
- D- Après tout impact important, il est recommandé de remplacer l'attache de l'appareil.

### 1.8 SYSTÈME D'EXTINCTION D'INCENDIE

- A- Tous les véhicules doivent être équipés d'un système d'extinction d'incendie à bord.
- B- La bouteille doit être montée de manière à pouvoir être retirée facilement pour la vérification de la charge complète par pesée. Une sortie de buse doit être dirigée dans

l'habitacle du conducteur, mais ne doit pas être dirigée directement vers le conducteur. Il doit également y avoir une sortie de buse dans le compartiment du réservoir a carburant et dans le compartiment moteur.

C- Si le réservoir a carburant se trouve sous le véhicule ou si le réservoir de carburant d'origine est utilisé, la troisième buse doit être pointée vers l'endroit où les conduites de carburant se détachent du réservoir ou du réservoir a carburant ou vers le panneau d'accès du réservoir de carburant d'origine.

D- Tous les systèmes d'incendie doivent être entretenus et recertifiés tous les deux ans..

E- La preuve de ce service doit être imprimée à l'extérieur de la bouteille. Seuls les systèmes d'extinction d'incendie spécifiquement approuvés par la FIA sur la liste technique n ° 16, ou ceux répondant à la spécification SFI 17.1 seront autorisés.

### **1.8.1 SYSTÈMES D'EXTINCTION D'INCENDIE APPROUVÉS**

A- Ceux approuvés par la FIA sur la liste technique n ° 16 ou certifiés selon la spécification SFI 17.1

B- Remarque : alors que la liste technique n°16 de la FIA énumère les systèmes approuvés par la FIA, la section 3 de la liste technique n°6 de la FIA énumère les quantités minimales d'extincteur nécessaires en fonction du type d'extincteur utilisé. Au minimum, les équipes doivent utiliser la quantité minimale d'extincteur indiquée pour l'habitacle du conducteur et le moteur des véhicules des catégories N, A et B.

C- Tous les systèmes doivent être équipés d'un moyen de contrôle de la pression du contenu. Cela ne s'applique pas aux systèmes non pressurisés équipés d'une cartouche propulsive au CO2.

### **1.8.2 INFORMATIONS QUI DOIVENT ÊTRE VISIBLES SUR LA BOUTEILLE:**

A-Capacité

B- Type d'extincteur

C- Poids ou volume de l'extincteur

D-Date L'extincteur doit être contrôlé, ce qui ne doit pas être plus de deux ans après la date de remplissage ou la date du dernier contrôle.

### **1.8.3 MONTAGE DU SYSTÈME D'INCENDIE**

R- Tous les extincteurs doivent être adéquatement protégés et doivent être situés dans l'habitacle du conducteur.

B- Dans tous les cas, leurs supports doivent pouvoir résister à une décélération de 25 g.

C- Tout équipement d'extinction doit résister au feu.

### **1.8.4 DISPOSITIFS DE DÉCLENCHEMENT**

A- Tout système de déclenchement ayant sa propre source d'énergie est autorisé, à condition qu'il soit possible de faire fonctionner tous les extincteurs en cas de défaillance des circuits électriques principaux du véhicule.

B- Le conducteur, lorsqu'il est assis normalement avec les ceintures de sécurité attachées et le volant en place, doit pouvoir actionner le système d'incendie, au moyen d'un interrupteur disjoncteurs anti-étincelles ou d'un appareil manuel de poussée/traction.

C- Cet interrupteur/appareil principal doit être situé sur le tableau de bord, la console centrale ou le montant A côté conducteur et doit être marqué d'un autocollant.

D- Si l'interrupteur principal d'activation du système d'incendie utilisé par le conducteur est situé sur le montant A du côté conducteur à moins de 12 pouces de l'extérieur, un deuxième interrupteur d'activation du système d'incendie n'est pas nécessaire.

E- Dans le cas contraire, un deuxième interrupteur/appareil d'activation du système d'incendie doit être installé le long du montant A côté conducteur et doit porter l'autocollant illustré ci-dessous.

### **1.8.6 GOUPILLES DE SÉCURITÉ**

Toutes les goupilles de sécurité incendie doivent être retirées pendant la mise en scène, la grille et le parcours.

## **2 SYSTÈME ÉLECTRIQUE**

### **2.1 BATTERIE**

A- La batterie doit être solidement montée et la borne positive complètement isolée pour éviter tout contact avec d'autres pièces métalliques.

B- Un maximum de deux batteries est autorisé sur les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne. Toutes les piles doivent être connectées et utilisées.

C- Les batteries peuvent être déplacées.

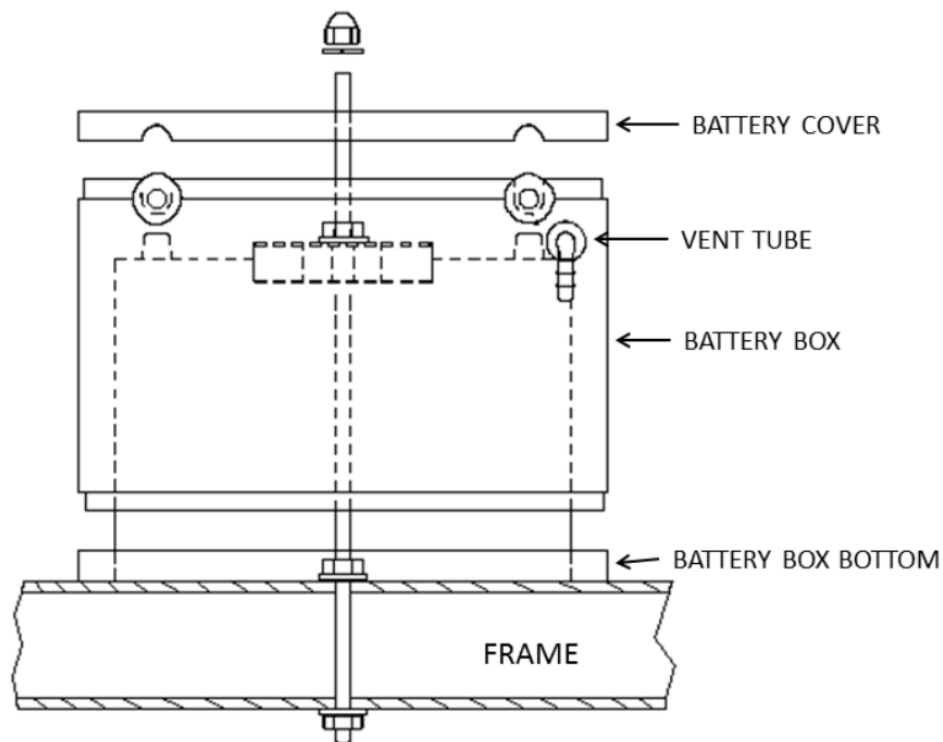
D- Les batteries déplacées doivent être fixées au cadre ou au monocoque avec un minimum de deux boulons de 3/8 po de diamètre.

E- Les supports de maintien en plastique et les boulons ou crochets en J sont interdits.

F- Si la batterie est située dans l'habitacle du conducteur, elle doit être dans une boîte scellée avec la batterie fixée à l'intérieur de la boîte et solidement boulonnée au monocoque / châssis tout en étant correctement ventilée et vidée.

G- Reportez-vous à la figure ci-dessous (Exemple de Taylor Cable - Numéro de pièce 48103)





(2) 3/8" THREADED RODS TO PASS THROUGH BATTERY BOX AND HOLDDOWN TO SECURE THE BATTERY TO THE VEHICLE'S FRAME

## 2.2 DISJONCTEUR PRINCIPALE

R- Un interrupteur de coupure électrique principal est obligatoire et doit être câblé pour couper complètement toutes les fonctions du moteur et du système électrique, à l'exception d'un système d'extinction d'incendie à commande électrique.

B- L'interrupteur de coupure électrique principal doit être monté à l'extérieur du véhicule sur le capot d'essuie-glace juste en dessous du pare-brise. Le côté n'a pas d'importance.

C- L'interrupteur de coupure électrique principal doit être facilement accessible avec le capot ouvert ou fermé et être clairement marqué d'un autocollant.

D- Les bornes électriques de l'interrupteur de coupure et/ou des relais utilisés dans le circuit doivent être suffisamment isolées.

## 3. CAGE

### 3.1.1 GÉNÉRALITÉS

R- Toutes les structures à arceau de sécurité doivent être conçues de manière à protéger les occupants de n'importe quel angle, à 360 degrés.

B- L'arceau de sécurité doit se fixer au châssis/monocoque en huit points.

C- Des goussets tels que des plaques de matrice à fossettes sont autorisés le long du montant A, du montant B et de la structure du toit. Les goussets doivent être faits de tôles d'acier d'une épaisseur maximale de 0,125 pouce.

D- Aucun soufflet ou accessoire de quelque forme que ce soit ne peut passer des barres de porte au châssis, monocoque ou bas de caisse.

- E- Le placage du châssis est interdit.
- F- Les boulons dans les arceaux de sécurité ne sont pas autorisés.
- G- Aucune partie de la cage ne doit pénétrer dans le pare-feu et doit être entièrement contenue dans l'habitacle du conducteur.
- H- Un nombre illimité de barres d'armature, de soufflets ou de supports supplémentaires est autorisé dans les limites de l'arceau de sécurité.
- I- Les modifications apportées au châssis ou à l'entaille pour le dégagement de l'arceau de sécurité doivent faire l'objet d'une approbation écrite préalable du DIRECTEUR DE LA COMPÉTITION DMCC

### **3.1.2 REMBOURRAGE**

- A- Le rembourrage est fortement recommandé
- B- Le rembourrage doit être conforme à la spécification SFI 45.1 ou à la norme FIA 8857-2001.
- C- Le rembourrage est recommandé partout où le casque du conducteur peut entrer en contact avec l'arceau de sécurité et le long de la base de la barre et de la boîte du montant A du côté conducteur, le cas échéant.

### **3.1.3 SOUDAGE**

Tous les arceaux de roulement doivent être basés sur un seul cerceau principal d'une (1) longueur continue de tube avec des courbures continues lisses et aucun signe de sertissage ou de rupture de la paroi. Le rayon de courbure du cerceau de la cage de sécurité (mesuré à l'axe du tube) ne doit pas être inférieur à trois (3) fois le diamètre du tube. Le soudage doit être conforme à la norme D1.1:2002 de l'American Welding Society, Structural Welding Code, Steel Chapter 10, Tubular Structures. Chaque fois que D1.1 fait référence à « l'ingénieur », cela doit être interprété comme étant le propriétaire du véhicule.

- A- Toutes les soudures doivent être inspectées visuellement et doivent être acceptables si les conditions suivantes sont remplies:
- B- Les soudures doivent être continues autour de toute la structure tubulaire.
- C- La soudure ne doit présenter aucune fissure.
- D- Le meulage des soudures est interdit.
- E- Il doit exister une fusion approfondie entre le métal fondu et le métal de base.
- F- Tous les cratères doivent être remplis jusqu'à la section transversale de la soudure.
- G- La profondeur de l'undercut ne doit pas dépasser 0,01 pouce.
- H- La technique de soudage au bronze d'aluminium ou au bronze de silicium est autorisée, mais un soin extrême doit être apporté à la préparation des pièces avant le soudage au bronze et à la conception des joints de fixation.

### **3.1.4 MATÉRIAU DE LA CAGE**

- A- Le matériau de la cage de roulement doit être un tube en acier doux SAE 1020 ou 1025 sans soudure, DOM et/ou chromoly.
- B- Les tubes ERW ne sont pas autorisés.
- C- Tous les tubes de cage dans les exigences énumérées ci-dessous doivent être d'au moins 1,5 x 0,095 pouce pour tous les matériaux.
- D- La tolérance moins pour l'épaisseur de paroi ne doit pas être inférieure à 0,010 pouce en dessous de l'épaisseur nominale.

E- Les véhicules pesant plus de 3500 lb avec chauffeur doivent présenter une dérogation au DIRECTEUR DE LA COMPÉTITION DMCC pour l'approbation de l'arceau de sécurité avant de participer à toute épreuve.

### **3.1.5 PLAQUE DE MONTAGE DE CAGE DE SÉCURITÉ**

A- Chaque plaque ou boîte de montage doit être en acier d'au moins 0,08 pouce d'épaisseur

B- Chaque plaque ou boîte de montage doit être entièrement soudée à la structure du véhicule

C- Chaque plaque ou boîte de montage ne doit pas dépasser 100 pouces carrés et ne doit pas dépasser 12 pouces ou moins de 2 pouces de côté. La plaque de montage peut être multi-angulaire mais ne doit pas dépasser ces dimensions dans un plan plat

C- Dans la mesure du possible, les plaques de montage doivent s'étendre sur une section verticale de la structure, telle qu'un bas de caisse ou un montant de porte.

D- Un nombre quelconque de tubes peut se fixer à une seule plaque ou les uns aux autres.

### **3.1.6 MAIN HOOP**

A- L'arceau principal (derrière le conducteur) doit s'étendre sur toute la largeur de l'habitacle conducteur/passager et doit être aussi près du toit que possible avec un maximum de 4 virages, totalisant 180 degrés  $\pm$  10 degrés.

B- L'arceau principal de la cage de sécurité doit partir du plancher du véhicule et être fixé au châssis/monocoque via les spécifications de la plaque de montage.

C- L'entretoise latérale diagonale est un morceau de tube égal au diamètre de l'arceau, installé à travers le cerceau principal pour empêcher la distorsion latérale. Cette attelle doit se fixer au coin supérieur du cerceau principal côté conducteur, à moins de 6 pouces du centre du rayon, et à la jambe opposée, à 6 pouces au plus de la plaque de base.

D- Une entretoise horizontale est un morceau de tube égal au diamètre de l'arceau de sécurité, installé derrière le siège du conducteur dans le but de monter les ceintures de sécurité. Ce tube ne doit pas dépasser la hauteur des épaules et continuer sur toute la largeur du cerceau principal, attaché aux deux jambes.

E- L'entretoise diagonale ou l'entretoise horizontale doit être un morceau de tube continu, l'autre s'y attachant.

### **3.1.7 FRONT/SIDE HOOPS**

Les cerceaux avant, latéraux ou tubes descendants doivent commencer au sol.

Plusieurs configurations sont autorisées :

A- Configuration du cerceau latéral: Les cerceaux latéraux se connectent directement à partir du plancher de l'habitacle du conducteur et continuent, en une seule pièce, à se connecter au cerceau principal. Si des cerceaux latéraux sont utilisés, ils doivent être reliés entre eux par un seul tube horizontal sur le dessus du pare-brise avec un maximum de 4 courbes totalisant 90 degrés  $\pm$  10 degrés.

B- Configuration du cerceau avant: Un cerceau avant relié au plancher des deux côtés de l'habitacle conducteur et suivant la ligne des montants avant en une seule pièce continue peut être utilisé. Un cerceau avant doit être relié au sommet par des barres horizontales

revenant au cerceau principal de chaque côté, au-dessus des portes avec un maximum de 4 virages, totalisant 180 degrés  $\pm$  10 degrés.

C- Configuration HALO: Cerceau supérieur « halo » suivant la ligne de toit en une seule pièce continue de chaque côté du cerceau principal le long du haut des portes et du pare-brise. Un HALO doit être relié au plancher avec des « tubes diagonaux » avant suivant la ligne des montants avant avec un maximum de 4 virages, totalisant 180 degrés  $\pm$  10 degrés et un maximum de 2 coudes autorisés sur les tubes diagonaux.

Les cerceaux avant, latéraux ou inférieurs peuvent s'étendre à travers le tableau de bord, y compris la partie avant du panneau de porte s'il s'agit d'une extension du tableau de bord. Une (1) barre « genouillère » est recommandée dans un plan horizontal entre les renforts de cage avant dans la zone du tableau de bord pour toutes les configurations.

### **3.1.8 SUPPORTS ARRIERE (REAR HOOP)**

A- L'arceau de sécurité principal doit comporter deux renforts se prolongeant vers l'arrière et se fixant au châssis/monocoque.

B- Les entretoises doivent être fixées aussi près que possible du sommet du cerceau principal à moins de six (6) pouces au-dessous du sommet et à un angle inclus d'au moins trente (30) degrés.

C- Aucun pli n'est autorisé sur les renforts arrière.

D- Sur les véhicules où la lunette arrière/cloison interdit l'installation de renforts arrière, le cerceau principal doit être fixé à la caisse par des plaques soudées à la cage et boulonnées aux points de montage de la ceinture-baudrier d'origine.

### **3.1.9 PROTECTION LATERAL**

A- Tous les véhicules doivent avoir au moins deux barres de porte à travers chaque ouverture de porte avant.

B- Les barres de porte peuvent être parallèles ou en forme de « X ».

C- Si les deux barres de porte ne se croisent pas comme elles le font lors de la formation d'un « X », alors un minimum de deux sections verticales de tubes doivent relier les barres de porte supérieure et inférieure.

D- Les équipes peuvent également choisir d'installer des barres « NASCAR-STYLE » et de les étendre dans la peau de la porte extérieure. Dans cette configuration, les barres extérieures doivent également avoir au moins trois sections verticales de tube reliant les barres supérieure et inférieure.

La protection côté E ne doit pas passer par le montant B.

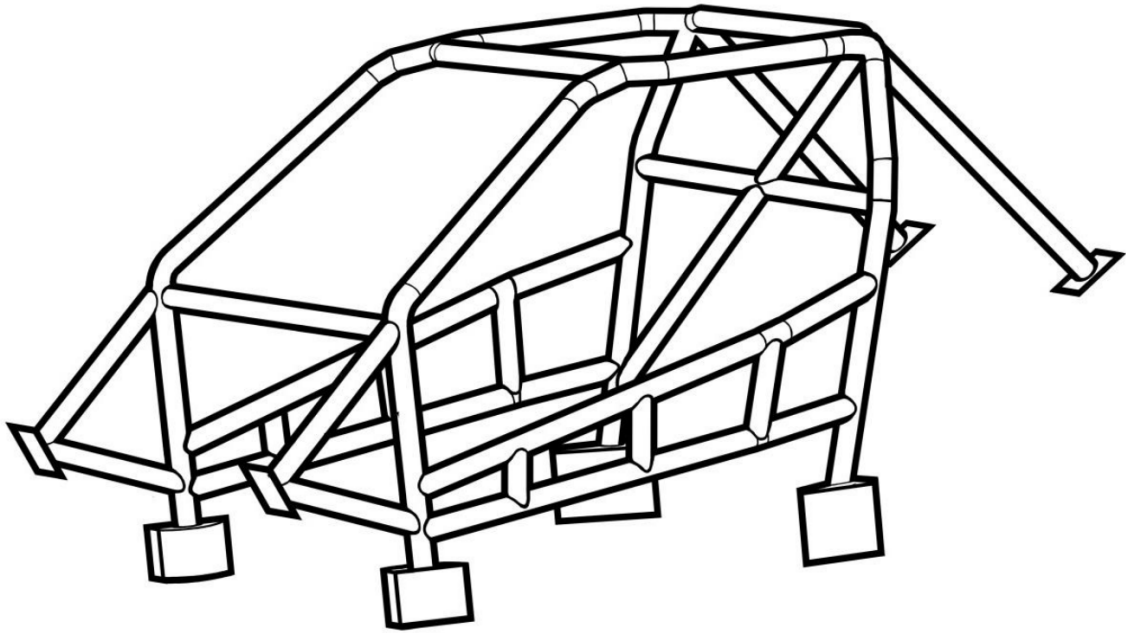
F-Aucun soufflet ou accessoire de quelque forme que ce soit ne peut passer des barres de porte au châssis, au monocoque ou au bas de caisse.

G-Le panneau intérieur de la porte et les internes de la porte peuvent être retirés.

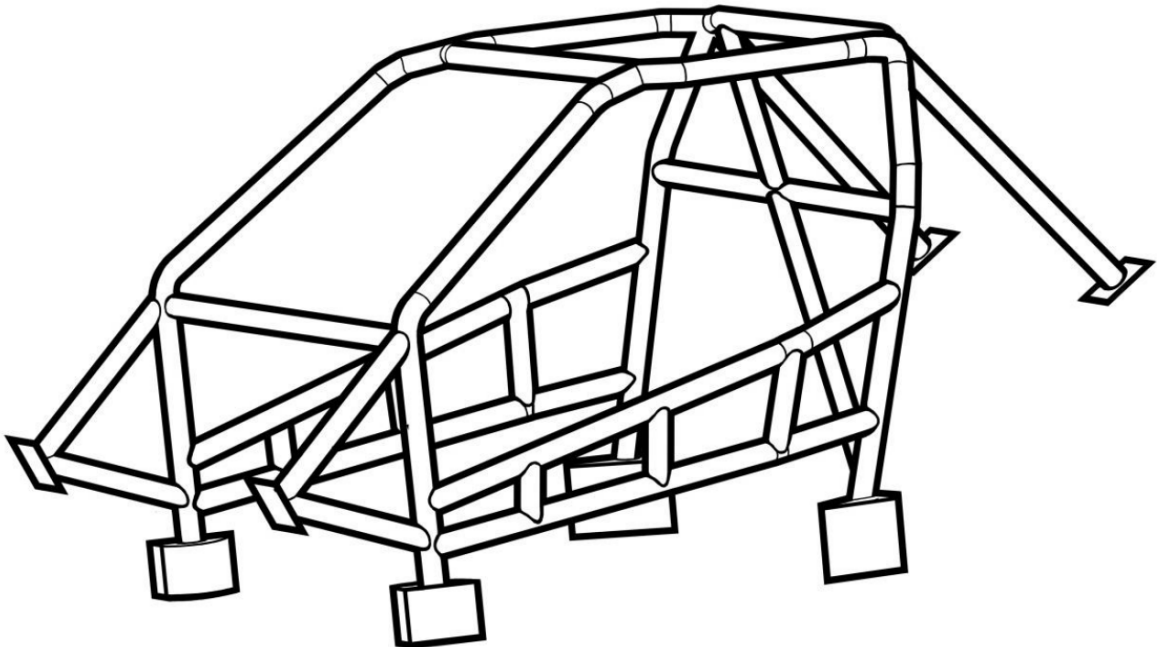
### **3.1.10 BARRES ANTI-INTRUSION OU INTRUSION DE ROUE**

A- Les barres anti-intrusion ou barres d'intrusion de roue sont destinées à une protection supplémentaire du pied.

B- Tous les véhicules doivent être équipés de barres anti-intrusion ou de barres d'intrusion de roue avec un tube s'étendant vers l'avant de chaque tube avant et un tube de la plaque de base vers l'avant jusqu'au pare-feu, mais ne pénétrant aucun panneau.



LEFT HAND DRIVE CONFIGURATION



RIGHT HAND DRIVE CONFIGURATION

## **4 CHÂSSIS ET TRANSMISSION**

### **4.1 PARE-CHOCS**

R- Tous les véhicules doivent être équipés de pare-chocs avant et arrière sécuritaires.

B- Sauf OEM d'usine - Tous les pare-chocs arrière doivent être entièrement en acier magnétique. Le pare-chocs avant peut être fait de n'importe quel acier ou alliage.

C- Le pare-chocs doit être construit d'un tube de 1 pouce à 1,75 pouce avec une épaisseur de paroi minimale de 0,063 pouce à une épaisseur de paroi maximale de 0,125 pouce. (0,95 1,5 pour aluminium)

D- Tous les tubes de pare-chocs doivent rester creux.

E- Les pare-chocs doivent être fixés au véhicule avec un minimum de (4) 3/8 pouces par côté (minimum grade 5) ou soudés pour empêcher le pare-chocs d'être délogé du véhicule.

F- Les pare-chocs montés avec des goupilles à dégagement rapide sont autorisés avec des tubes à manchons.

G- Les pare-chocs doivent être arrondis ou recouverts pour éviter de se verrouiller ou de percer un autre véhicule.

H- Les pare-chocs doivent au minimum couvrir la largeur des rails avant et arrière du cadre.

I- Les tubes ne doivent pas être exposés et doivent rester derrière les couvercles de pare-chocs avec un espace minimal entre le couvercle du pare-chocs et la barre de pare-chocs elle-même.

J- Les pare-chocs doivent rester dans les limites des lignes et de la carrosserie, sans couvercles supplémentaires ni extensions de carrosserie pour ce faire.

K- Les couvercles de pare-chocs doivent couvrir tous les tubes métalliques.

L- Le pare-chocs doit être fixé, l'utilisation d'amortisseurs / amortisseurs, ressorts, pivots et joint coulissant ne sera pas autorisée.

### **4.2 SYSTÈME DE FREINAGE**

A- Le système de freinage primaire doit actionner hydrauliquement les 4 roues.

B- Les systèmes de freinage qui utilisent un seul maître-cylindre (non tandem) pour faire fonctionner les 4 roues sont interdits.

C- Les systèmes de freinage ne peuvent être orientés que de l'avant vers l'arrière. Aucun biais de frein ne peut être utilisé dans une configuration latérale.

D- Les pédales maîtres-cylindres doubles sont autorisées.

E- La polarisation des freins réglable par le conducteur est autorisée.

F- Lorsqu'un capteur de pression de feu stop est utilisé, il doit être monté en ligne avec le maître-cylindre de frein avant et n'avoir aucune restriction entre les deux.

G- Le pressostat de frein doit être monté à moins de 1 pied du maître-cylindre.

H- Les feux stop doivent fonctionner avec le contact coupé, seule la coupure principale étant activée est requise pour le fonctionnement.

I- Les systèmes hydrauliques secondaires de freinage électrique sont autorisés en tant que système entièrement séparé ou en tant que système de passage.

J- Le système de freinage secondaire / E-brake ne doit actionner que les roues arrière.

Les freins ou les disques en fibre de carbone K-Carbon, en céramique et en carbone ne sont pas autorisés.

### **4.3 ROUES**

A- Les coffres (beadlocks), les vis de roue et tout moyen de fixation entre la roue et le pneu sont interdits.

B- L'espace entre la jante et la partie interne du pneu ne doit être rempli que d'air. L'utilisation de chambres à air, de billes de pneus, de mousse, de systèmes Tubliss, de colle, d'agent de liaison et de soupapes de surpression des pneus n'est pas autorisée.

Les roues C doivent être approuvées par le DOT pour une utilisation sur les véhicules de voitures particulières, y compris le profil et les dimensions du siège du talon.

D- Les roues à verrouillage central, mono et centrale sont interdites.

F- Les jantes en fibre de carbone ou hybrides en fibre de carbone/alliage ne sont pas autorisées.

#### **4.1 MOTEUR**

Les substitutions et les modifications de moteur sont gratuites, mais ne peuvent fonctionner qu'avec des mélanges d'essence, de diesel et d'éthanol.

Les systèmes d'alimentation électrique et hybride sont interdits à la concurrence

Les systèmes Accélérateur Drive-By-Wire sont admissibles à la compétition

#### **4.4 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT**

R- Les modifications du système de refroidissement sont gratuites, mais doivent être complètement fermées et exemptes de fuites.

B- Les pulvérisateurs automatiques d'eau seront autorisés pendant la compétition, mais ne doivent pas fuir sur la piste, la ligne de départ ou la zone de la grille.

C- Si les conduites du système de refroidissement sont acheminées dans l'habitacle du conducteur ou dans un coffre ouvert au conducteur, elles doivent être séparées du conducteur par une enceinte métallique écrasable composée d'acier de 0,036 pouce ou d'aluminium de 0,059 pouce. Le plancher de l'enceinte doit être conçu de manière à empêcher l'accumulation de fluides.

D- Des conduites et des raccords de refroidissement blindés avec un manchon coupe-feu peuvent être utilisés à la place des exigences de blindage métallique.

E- Les radiateurs situés à l'intérieur de l'habitacle du conducteur doivent être séparés du conducteur et peuvent être conduits par un maximum de deux trous de 10 pouces dans le plancher du châssis.

F- Les systèmes de refroidissement ne doivent être remplis que d'eau. Les additifs de liquide de refroidissement tels que NEO « Keep Cool » et Redline « Water Wetter » sont autorisés.

G- Des réservoirs de prise de radiateur d'une capacité minimale d'un (1) litre sont requis. Les réservoirs de capture doivent être solidement fixés et scellés à partir de la cabine du conducteur.

H- Tous les composants du moteur et les composants extérieurs qui soutiennent le fonctionnement du moteur, tels que les refroidisseurs, les pompes, les réservoirs et les conduites, doivent être protégés et dans les limites des rails du châssis d'usine et du pare-chocs d'usine ou de la structure de pare-chocs tubulaires.

#### **4.5 SYSTÈME D'HUILE**

R- Les modifications du système d'huile sont gratuites, mais doivent être complètement fermées et exemptes de fuites.

B- Si le réservoir d'huile est situé dans la zone de l'habitacle du conducteur, ou dans un coffre ouvert au conducteur, il doit être séparé du conducteur par une enceinte métallique composée d'acier de 0,036 pouce ou d'aluminium de 0,059 pouce.

C- Le plancher de l'enceinte doit être conçu de manière à empêcher l'accumulation de fluides.

D- Des réservoirs de captage d'huile d'une capacité minimale d'un (1) litre sont requis. Les réservoirs de capture doivent être solidement fixés et scellés à partir de la cabine du conducteur. Les bracelets sont recommandés sur tous les filtres respiratoires.

E- Tous les composants du moteur et les composants extérieurs qui soutiennent le fonctionnement du moteur, tels que le refroidisseur d'huile, le carter Accu, le réservoir de carter sec, le filtre à huile et les conduites d'huile, doivent être protégés et dans les limites des rails du châssis d'usine et de la structure du pare-chocs d'usine ou du pare-chocs tubulaire.

#### **4.6 CIRCUIT D'ALIMENTATION EN CARBURANT 4.6.1 RÉSERVOIR À CARBURANT**

A- La conception du système d'alimentation est libre

B- Réservoir a carburant sécuritaire est requis pour tous les véhicules dont le réservoir de carburant est modifié.

C- Réservoir a carburant sécuritaire doit consister d'un réceptacle dans un récipient métallique.

D- Les renforts de réservoir a carburant sécuritaire doivent être soudé au véhicule. Les structures de type "bolt-on" sont interdit.

E- Si le réservoir a carburant d'usine est conservé, le réservoir doit être monté à l'emplacement de l'usine et de la manière de l'usine tout en étant fermé par la tôle d'usine.

F- Les réservoirs a carburant de type « drag race » avec la sortie dans le bas sont interdit. Les réservoirs à carburant conformes à la norme SFI 28.1 sont recommandées.

G- Les réservoirs a carburant doivent être séparés et complètement scellés pour empêcher le passage de fluides ou de flammes dans l'habitacle du conducteur par une cloison en acier ou en aluminium montée à demeure. La cloison d'un véhicule à hayon doit être fixée au châssis et aucune structure ou panneau mobile tel que la trappe ne sera autorisée dans la cloison. Les réservoirs a carburant peuvent être installés à l'intérieur du véhicule, de préférence dans les limites de la structure de l'arceau de sécurité.

H- Le plancher peut être modifié pour s'adapter à un réservoir a carburant et ses conduits.

I- Le réservoir a carburant doit être muni d'un clapet pour prévenir les déversements en cas de retournement.

J- Le réservoir a carburant ne doit pas fuir sur la piste, la ligne de départ ou la zone de la grille.

K- L'installation de vannes de discrimination peut être nécessaire sur les conduites d'évent pour éviter les fuites de carburant.

L- Le ravitaillement sous pression est interdit.

#### **4.6.2 CONDUITES DE CARBURANT**

A- Les conduites et raccords de carburant doivent être de type haute pression et acheminés de manière à ne pas gêner les pièces mobiles et être solidement isolés et fixés au monocoque ou au châssis.

B- Aucune conduite de carburant ne peut être acheminée à travers l'habitacle du conducteur.

C- Les équipes peuvent installer des accessoires de remplissage de carburant à rupture sèche dans les vitres arrière ou dans le pare-brise arrière ou le couvercle du coffre pour faciliter le ravitaillement en carburant de l'extérieur du véhicule.



D- Le tube de remplissage de carburant entre le col du réservoir de carburant et le réservoir de carburant, doit être cloisonné avec de l'acier de 0,036 pouce ou de l'aluminium de 0,059 pouce et scellé.

#### **4.7 NITROUS OXIDE**

A- Les bouteilles d'oxyde nitro doivent être solidement montées à l'intérieur de la ligne de carrosserie et protégées dans les limites des rails du cadre d'usine et du pare-chocs d'usine ou de la structure tubulaire du pare-chocs.

B- Toutes les bouteilles nitro doivent être recertifiées tous les 5 ans et estampillées pour indiquer la date de la dernière inspection.

C- Toutes les bouteilles nitro doivent être estampillées avec une cote minimale DOT -1800 livres.

D- L'utilisation de couvertures chauffantes thermostatiques disponibles dans le commerce est acceptée. E- L'utilisation de toute autre méthode de chauffage externe des bouteilles nitro est interdite.

F- L'utilisation de supports de bouteilles en plastique est interdite. Les bouteilles nitro situées dans l'habitacle conducteur doivent être munies d'un « tube de soufflage » constitué d'une soupape de surpression (exemple de NOS- numéro de pièce NOS 16169) et être ventilées vers l'extérieur de la cabine du conducteur (exemple de NOS- numéro de pièce NOS 16160).

#### **4.8 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT**

A- Les modifications du système d'échappement sont libres, mais doivent sortir après l'essieu arrière ou à l'emplacement d'origine.

B- Les silencieux ne sont pas nécessaires.

#### **4.9 DÉMARREUR**

Tous les véhicules doivent être équipés d'un démarreur a bord et d'une alimentation électrique qui doivent être en état de marche en tout temps.

#### **4.10 TRANSMISSION**

A- Tous les véhicules doivent être équipés d'une marche arrière fonctionnelle.

B- Il est interdit aux véhicules non équipés d'usine d'une boîte-pont de se convertir en boîte-pont.

C- Les véhicules de boîte-pont équipés d'usine sont autorisés à passer à une transmission et un différentiel séparé.

D- Les modifications de transmission et/ou d'entraînement final sont libres, mais seules les roues arrière peuvent propulser le véhicule.

F- Sélecteur de Vitesse doit être couvert d'un « shift boot » autorisé. La pédale d'embrayage doit être opéré par le pied du pilote.

G- Transmission automatique interdite.

H- Mécanisme de changement de vitesse automatisé, de type minuterie, pneumatique, électrique, électronique, hydraulique, etc. interdit; Chaque poste individuel doit être fonction du conducteur et contrôlé manuellement.

#### **4.11 ARBRE DE TRANSMISSION**

A- Tous les véhicules doivent avoir une boucle de retenue d'arbre de transmission montée à moins de 6 pouces du joint le plus universel à l'avant et être solidement fixé à une structure monocoque ou de cadre (driveshaft loop)

B- La boucle de l'arbre de transmission peut être faite d'une sangle en acier d'au moins 0,250 pouce x 2 pouce de largeur ou d'un tube d'acier de 0,875 pouce x 0,065 pouce et être solidement montée en cas de défaillance universelle du joint. (Exemple de Summit Racing - Référence SUM-G7900)

## **4.12 CARROSSERIE**

### **4.12.1 PORTES**

A- Les portes doivent être montées sur le châssis avec des charnières d'usine non modifiées. (les portes à dégagement rapide sont interdites)

B- Les portes doivent utiliser le mécanisme de verrouillage d'usine

C- Le mécanisme de commande du loquet/verrou intérieur et extérieur de la porte doit être fonctionnel et facilement accessible pour que le conducteur puisse sortir du véhicule.

D- Les portes dont l'intérieur est exposé doivent avoir les arêtes vives enlevées ou recouvertes.

### **4.12.2 PANNEAUX DE CARROSSERIE**

A- Les véhicules doivent conserver l'apparence d'origine.

B- Les panneaux doivent être propres, exempts de dommages et présentables pour la compétition.

C- Toute la carrosserie doit être peinte ou recouverte et solidement fixée au véhicule.

D- Les panneaux de carrosserie de type « aftermarket », les carénages avant et / ou arrière, les jupes latérales et les ailes sont autorisés.

E- Les devants monopiece sont interdits. Les ailes de type « overfender » sont autorisées.

### **4.12.3 AILERON**

A- Les ailerons sont autorisées mais ne doivent pas entrer en contact avec les murs tout en étant sur la bonne ligne demandée par les juges.

## **4.13 PARE-BRISE**

R- Les pare-brise doivent être en verre OEM ou en Lexan/polycarbonate de remplacement.

B- Les pare-brise en Lexan/polycarbonate doivent avoir une épaisseur minimale de 0,1875 pouce

C- Les pare-brise en Lexan/polycarbonate doivent être solidement montés et munis d'une entretoise verticale de 0,750 pouce de largeur x 0,0625 pouce en aluminium qui est solidement montée au centre de l'ouverture à l'intérieur du véhicule.

D- Les pare-brise doivent être clair, l'utilisation de teinte est interdite.

E- Les essuies-glaces du pare-brise doit être présent et fonctionnel.

## **4.14 FENÊTRES ET DISPOSITIFS DE RETENUE DE FENÊTRE**

A- La porte, le quart et la fenêtre arrière doivent être en verre OEM ou en polycarbonate transparent avec une épaisseur minimale de 0,125 pouce et solidement boulonnés en place.

B- Les vitres latérales doivent être munies d'un filet de fenêtre, d'un verre OEM ou d'un morceau de Lexan/polycarbonate à la place des deux ouvertures des vitres avant lorsque le véhicule est sur la piste.

C- Les vitres latérales et les vitres arrière doivent être transparentes, l'utilisation de teinte ou « wrap » est interdite.

D- Les compétiteurs peuvent choisir d'utiliser un harnais pour bras au lieu de vitres latérales ou un filet de fenêtre.

E- Les compétiteurs avec un véhicule décapotable doivent utiliser les harnais pour bras.

#### **4.15 MIROIRS**

R- Deux rétroviseurs extérieurs orientés vers l'arrière sont nécessaires et doivent être positionnés de manière que le conducteur puisse voir les objets des deux côtés du véhicule.

B- Les miroirs OEM en position de montage OEM sont encouragés.

#### **4.16 ÉPINGLES DE CAPOT**

A- Deux goupilles de capot, également espacées à l'avant du capot et requises à moins de 24 pouces du bord d'attaque du capot.

B- Le loquet d'origine doit être retiré.

#### **4.17 APPAREILS DE REMORQUAGE**

A- Doit être équipé à l'avant et à l'arrière comme suit:

B- Puissance nominale de charge d'au moins le poids brut du véhicule

C- Diamètre minimum du trou est de 2 pouces

D- S'il est fait d'un métal, il ne doit pas dépasser de plus de 3 pouces d'une surface plat.

F- la position doit être clairement identifiée par le mot « TOW » ou une flèche dans une couleur de carrosserie contrastante

#### **4.18 FEUX**

##### **4.18.1 LUMIÈRES OEM**

R- Tous les feux OEM doivent rester en place, les phares, les feux arrière et les feux stop doivent fonctionner normalement.

B- Les feux stop et les feux arrière ne peuvent être que rouges, la teinte est interdite.

C- Les lumières stroboscopiques orientées vers l'arrière de toute couleur sont strictement interdites.

D- Toute variation de phares de couleur rouge et/ou orange est interdite.

Le remplacement et la modification des phares sont soumis à l'approbation du DIRECTEUR DE LA SERIE.

E- L'utilisation d'interrupteurs de coupure électriques, mécaniques et/ou hydrauliques, de relais ou de tout autre dispositif qui rend les feux de freinage inopérants de quelque manière que ce soit, est strictement interdite.

##### **4.18.2 TROISIÈME LUMIÈRE A FREIN**

A- Une bande de feux de freinage avant et arrière doit être montée sur un panneau ou une structure fixe non amovible.

B- La bande de feux de freinage arrière doit être visible de l'arrière du véhicule.

C- Les bandes de feux de freinage mesurent 36 pouces de long et doivent rester de 36 pouces de long.

D- Les bandes lumineuses endommagées dont plus de 50% ne fonctionnent pas devront être remplacées avant la compétition.

#### 4.19 VOLANT ET DIRECTION ASSISTÉE

R- Tout volant sauf à jante de bois peut être utilisé.

B- La direction assistée électrique peut être utilisée

C- Si la pompe est installée dans l'habitacle conducteur, la pompe doit être protégée par un boîtier fermé ou un pare-feu.

#### 4.20 MODIFICATION DU CHÂSSIS

A- Le plancher, le cadre et/ou le monocoque OEM d'origine doivent rester inchangés entre les plans verticaux créés par le point de suspension ou le sous-châssis le plus à l'avant et le plus à l'arrière d'origine.

B- Les monocoques peuvent être soudé par points ou soudé type couture

C- Le placage du châssis est interdit.

E- Le plancher, le cadre et/ou le monocoque d'origine doivent rester inchangés entre les plans horizontaux créés par le plancher d'origine au plan horizontal le plus bas et le toit à son plan horizontal le plus élevé.

À l'exception des dimensions du tunnel de transmission et du pare-feu énumérées ci-dessous et de la règle de la réserve de carburant.

F- Les éléments de la zone non modifiée qui peuvent être retirés peuvent inclure la partie du bas de la vitre arrière, les languettes ou les supports pour les colonnes de direction OEM inutilisées, les supports d'essuie-glace OEM inutilisés et le panneau de toit extérieur peut être remplacé par un panneau composite.

.

G- Le retrait de la partie seuil de coffre à la base de la lunette arrière est interdit pour véhicule construit après la saison 2022.

H- Les traverses de la tour de suspension arrière situées au sommet des tours de suspension arrière ne peuvent être retirées de l'intérieur monocoque que si une structure de remplacement appropriée de résistance équivalente est installée.

I- Aucune partie du carter du moteur ne doit franchir le seuil vertical du pare-feu d'origine dans le tunnel de transmission.

J- Aucune autre modification ne peut être apportée au châssis, au cadre ou à la monocoque du véhicule, y compris l'installation de « air jacks ».

K- L'utilisation de « air jacks » pendant la compétition et le temps d'arrêt de la compétition est strictement interdite.

Tous les trous dans le pare-feu doivent être de la taille minimale pour le passage des commandes et des fils, et doivent être complètement scellés pour empêcher le passage des fluides ou des flammes du compartiment moteur vers le compartiment conducteur.

#### 4.21 MODIFICATION DU CHÂSSIS - VARIANTES

Afin que certains véhicules soient compétitifs, DMCC a accordé des dérogations aux restrictions de modification du châssis. Pour obtenir des instructions spécifiques concernant les écarts, veuillez contacter [tech@dmcc-series.com](mailto:tech@dmcc-series.com)

A. Nissan S13. La modification de la bosse du catalyseur est autorisée afin de libérer de l'espace pour les sièges.

B. Vous serez autorisé à souder des encrages de « traction arm » de LS Automotive (<https://www.lsauto.com>) à l'arrière du véhicule pour permettre l'utilisation d'un « subframe » arrière de S14/15.

C. C. Nissan S14/15- 1. La modification de la bosse du catalyseur est autorisée afin de libérer de l'espace pour les sièges. Vous serez autorisé à souder des encrages de « traction arm » de LS Automotive (<https://www.lsauto.com>) à l'arrière du véhicule

D. BMW E36 1. Sera autorisé à souder dans les plaques de renfort du châssis du « subframe » arrière. 2. Sera autorisé à boulonner dans la tour de jambe de force arrière à la barre de contreventement du « subframe » Numéro de pièce E35STSFB fabriqué par Parts Shop Max. <https://store.partsshopmax.com/> 3. Sera autorisé à utiliser la pédale d'embrayage Billet fabriquée par Garagistic. <https://www.garagistic.com/> 4. Sera autorisé à boulonner le « subframe » du plancher arrière E36 à l'attelle de tour d'amortisseur fabriqué par SLR. <https://slrspeed.com/>

E. BMW E46 1. Sera autorisé à souder dans les plaques de renfort du châssis du « subframe » arrière. 2. Sera autorisé à boulonner dans la tour de jambe de force arrière à la barre de contreventement du « subframe » numéro de pièce E46STSFB fabriqué par Parts Shop Max. <https://store.partsshopmax.com/> 3. Sera autorisé à utiliser la pédale d'embrayage Billet fabriquée par Garagistic. <https://www.garagistic.com/> 4. Sera autorisé à boulonner le « subframe » du plancher arrière E46 à l'attelle de tour d'amortisseur fabriqué par SLR. <https://slrspeed.com/>

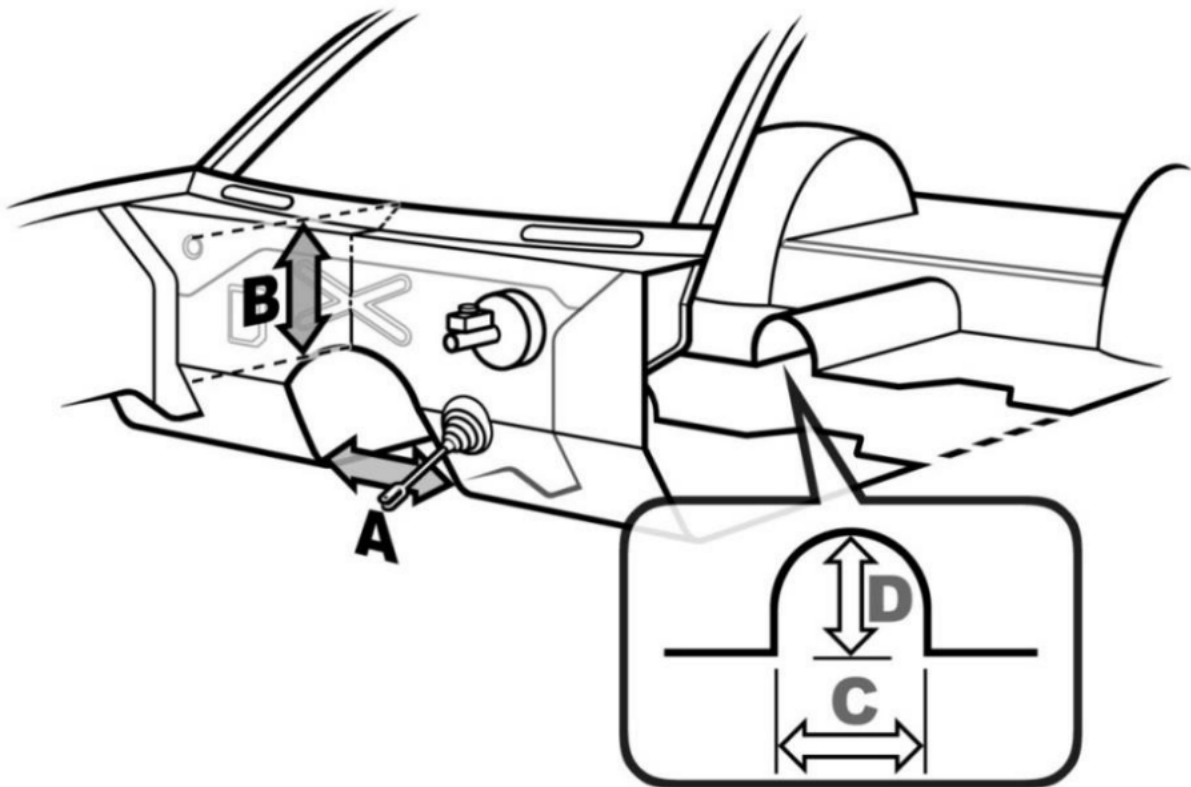
F. BMW E92 1. Sera autorisé à souder dans le « subframe » avant l'entretoise du bras de suspension inférieur fabriqué par Blake Olsen Motorsport.

G. Toyota FRS/GT86 (ZN6) et Subaru BRZ (ZC6) 1. Sera autorisé à enlever la structure saillante sur le rail du cadre pour créer de l'espace pour la direction.

H. Toyota Supra (A90) 9 1. Sera autorisé à enlever la structure saillante sur le puits d'aile intérieur pour le dégagement de direction conformément aux spécifications du modèle. Sera autorisé à souder dans un kit de renfort de bras de traction arrière fabriqué par JRD Rallysport USA

I. Ford Fox body Mustang + sn95 (1978-2004) 1. Sera autorisé à enlever la structure saillante sur le « subframe » pour créer de l'espace pour la direction conformément aux spécifications du modèle. L'ajout d'une barre panhard est autorisé sur les modèles non cobra.

## 4.22 PARE-FEU ET TUNNEL DE TRANSMISSION



A- Dimension A: La largeur du tunnel ne doit pas dépasser 18 pouces

B- Dimension B: Dimension minimale de 10 pouces entre le bas du pare-brise et le haut du tunnel de transmission.

C- Dimension C: Les modifications apportées aux tunnels d'arbre d'entraînement derrière le plan vertical du pare-feu moteur ne doivent pas dépasser une largeur totale de 10 pouces.

D- Dimension D: Les modifications apportées aux tunnels d'arbre d'entraînement derrière le plan vertical du pare-feu moteur ne doivent pas dépasser une largeur totale de 10 pouces.

E- Conicité La longueur entre le pare-feu et l'extrémité du tunnel de transmission jusqu'au début de la bosse de l'arbre d'entraînement ne peut pas dépasser 36 pouces.

G- Les modifications apportées au pare-feu et au tunnel de transmission doivent être effectuées avec de l'acier de 0,036 pouce ou de l'aluminium de 0,050 pouce.

## 4.23 SUSPENSION

A- La suspension réglable dans le cockpit / conducteur ne sera pas autorisée. Les exemples incluent, mais sans s'y limiter, les barres stabilisatrices et les ajusteurs électroniques de chocs / amortisseurs tels que le Tein EDC.

B- Aucun changement ou réglage de suspension ne sera autorisé entre les courses, y compris à distance. Aucun actionneur, servomoteur ou moteur d'aucune sorte ne sera autorisé.

### 4.23.2 SUSPENSION AVANT

A- Le « subframe » avant et la traverse OEM doivent être d'origine et disponibles sur la marque et le modèle de l'année exacte.

B- Le type de conception de suspension d'origine doit rester : double triangulation, jambe de force MacPherson, etc. C- Modified or aftermarket suspension parts, including hubs, are allowed.

D- Les supports de déplacement de suspension qui déplacent les points de suspension ou les pivots, qu'ils soient boulonnés ou non au châssis, ne seront pas autorisés.

E- Le pivot de montage supérieur de la jambe de force MacPherson doit rester dans la dimension médiane du motif de boulon d'usine non modifié OEM sur le châssis.

F- Le motif OEM sur le châssis doit rester inchangé et être le seul moyen de monter le support de jambe de force supérieur.

G- Tous les trous de boulon OEM doivent être présents et utilisés.

H- Le « subframe » doit rester à l'emplacement de l'usine : aucun déplacement du « subframe » ne sera autorisé, à l'exception de la bague de montage standard soulevante.

I- Toutes les languettes de montage de suspension d'origine doivent rester dans leur position d'origine. AUCUNE coupe, soudure, pliage, perçage ou modification de quelque nature que ce soit ne sera autorisé.

J- Les « subframe » avant ne peuvent être modifiés que pour permettre directement le dégagement du carter d'huile/démarrateur et le déplacement de la crémaillère de direction. Le sous-châssis avant doit rester intact sur au moins un élément principal sur une face qui s'étend sur toute la largeur du sous-cadre, conservant ainsi intactes les dimensions d'origine du sous-cadre. Toute autre modification, coupe, soudure, renforcement, etc. n'est pas autorisée.

### **4.23.3 SUSPENSION ARRIÈRE**

#### **4.23.3.1 ESSIEU MOTEUR**

A- Les points de montage du châssis d'origine doivent rester inchangés et dans leur position d'usine.

B- Les supports de déplacement de suspension qui déplacent les points de suspension ou les pivots, qu'ils soient boulonnés ou non au châssis, ne seront pas autorisés.

C- La conception originale de la suspension doit rester : 3 maillons, 4 liaisons, etc.

D- Le point de montage du bras de commande sur essieu plein peut être déplacé.

#### **4.23.3.2 INDÉPENDANT**

A- Le type de conception de suspension d'origine doit rester: 5 bras, 4 bras, jambe de force, etc.

B- Les modifications de suspension doivent maintenir le même nombre de liaisons que le moyeu d'usine.

C- La liaison de suspension est définie comme un élément rigide avec un point de fixation / pivot sur le sous-châssis / châssis et le moyeu.

D- Exemple: si le moyeu d'usine a 5 points de fixation / pivot sur le moyeu et le sous-châssis / châssis avec 5 liens indépendants, la configuration du moyeu et du bras du marché secondaire aura également 5 points de fixation / pivot sur le moyeu et le sous-châssis / châssis avec 5 liens indépendants pour maintenir le type de suspension d'usine.

E- Les points de montage du châssis d'origine doivent rester inchangés et dans leur position d'usine.

F- Les pièces de suspension modifiées ou de rechange, y compris les moyeux, sont autorisées.

G- Si votre véhicule a des problèmes de déchirure du châssis ou de goujon / déchirure du sous-châssis, veuillez contacter le service technique du DMCC.

H- Toutes les languettes de suspension et de « subframe » d'origine doivent rester dans la position d'origine. AUCUNE coupe, soudure, pliage, perçage ou modification de quelque nature que ce soit ne sera autorisé, y compris la bague de « subframe » sur les supports de châssis.

Des languettes de montage supplémentaires peuvent être ajoutées au sous-châssis pour déplacer les points de montage du bras de suspension dans un maximum de 2 pouces sur n'importe quel plan par rapport à la position de montage d'origine.

I- Le déplacement des points de suspension non montés directement sur le « subframe », tels que les supports de bras tirés et les supports de montage sur amortisseur, est interdit.

J- Ceci sera mesuré centre à centre du point de pivot d'origine au nouveau point de pivot. Veuillez-vous reporter à la figure 8. Cette règle ne s'applique qu'aux véhicules équipés d'un « subframe » arrière et aux points de pivotement sur le « subframe » arrière.

K- Les « subframe » arrière peuvent être modifiés pour permettre le montage ou le déplacement d'un différentiel. Le « subframe » arrière doit conserver au moins un élément principal qui s'étend sur toute la largeur du sous-châssis, conservant ainsi les dimensions d'origine du « subframe » intactes. Toute autre modification telle que la découpe, le soudage, le renforcement, etc. n'est pas autorisée.



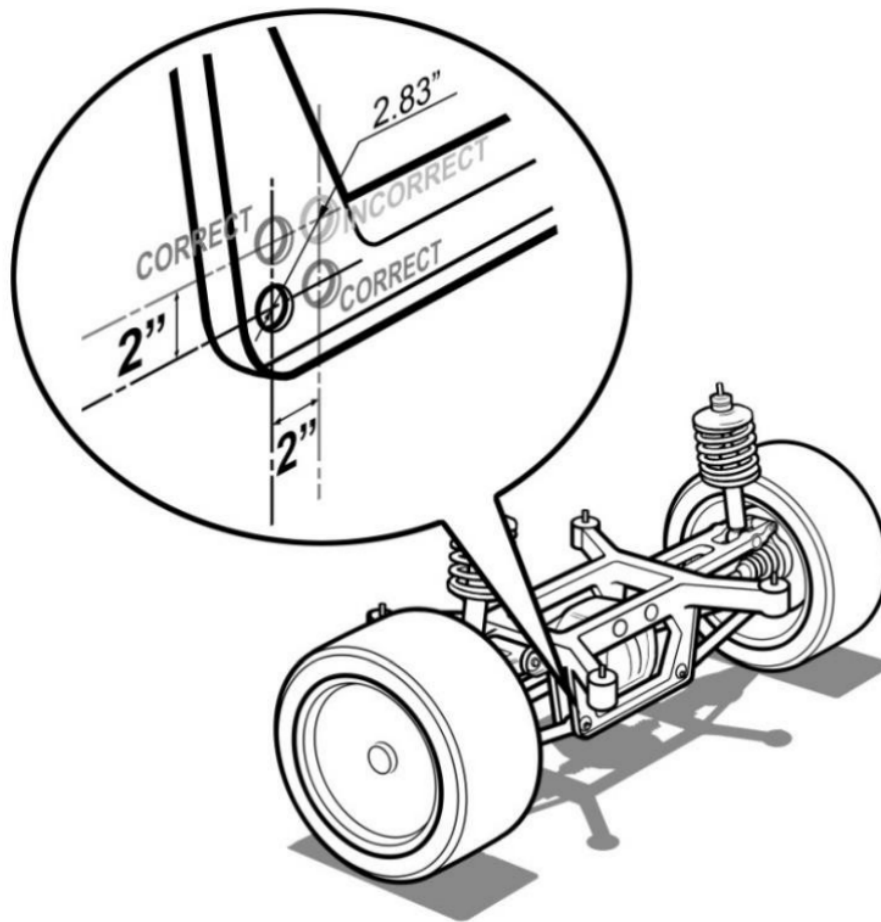


Figure 8

#### 4.24 DIRECTION

- A- Les modifications des composants de direction (crémaillère, tie-rod, etc.) sont libres.
- B- Cela inclut le montage de la crémaillère sur le « subframe » avant.

### 5 VÉHICULES DE COMPÉTITION

#### 5.1 ADMISSIBILITÉ DES VÉHICULES

- R- Les modèles admissibles doivent être considérés comme un « véhicule de production » et avoir été construits au moins 600 unités au cours de chaque année de modèle.
- B- Les styles de carrosserie éligibles comprennent: coupé, berline, cabriolet ou familiale et n'ont pas plus de 5 portes.
- C- Les véhicules doivent maintenir la structure monocoque en acier d'origine et/ou en acier entre les points de montage de la suspension avant et arrière d'origine.
- D -Aucun camion ou VUS ne sera autorisé.
- E- Les véhicules qui ne répondent pas aux critères d'admissibilité ci-dessus doivent demander l'approbation du DIRECTEUR DE LA SERIE DMCC.

#### 5.2 INSPECTIONS - L'ADMISSIBILITÉ DES VÉHICULES

### **5.2.1 CONTRÔLES TECHNIQUES ANNUELS DES VÉHICULES**

Avant la première fois qu'un véhicule est inscrit à un ÉVÉNEMENT pour la saison en cours; Le DIRECTEUR DE LA SERIE émettra un numéro ou une vignette DMCC VEHICLE IDENTIFICATION (VID) et effectuera une inspection annuelle de chaque véhicule. Après vérification de la conformité aux règles, un autocollant technique annuel sera émis et apposé sur le arceau principal à la gauche du conducteur. Seuls les véhicules qui ont réussi l'inspection annuelle et qui ont une vignette technique annuelle apposée seront autorisés à concourir à moins d'être approuvés par le DIRECTEUR DE LA SERIE.

La délivrance de l'autocollant technique ne constitue pas une approbation de la performance du véhicule, ni une indication que le véhicule répond à toutes les spécifications techniques requises. L'autocollant technique signifie que le véhicule a passé avec succès l'inspection de sécurité initiale et sera autorisé à suivre la course pendant les séances d'essais, de qualifications et de drift prévues du DMCC.

L'autocollant technique annuel ne sera pas remis à tout véhicule non conforme aux spécifications de sécurité requises. Si l'autocollant technique n'est pas remis, il incombe à l'équipe de rencontrer le DIRECTEUR DE LA SERIE pour déterminer les mesures à prendre pour assurer la conformité. Le DIRECTEUR DE LA SERIE doit tenir des registres d'inspection de chaque véhicule inscrit.

Pour être admissibles à la compétition dans un ÉVÉNEMENT, tous les véhicules doivent avoir : NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE (VID) DMCC Une vignette de contrôle technique annuelle en vigueur

### **5.2.2 INSPECTIONS TECHNIQUES DES VÉHICULES**

À un moment, à un endroit et de la manière déterminés par les officiels de l'événement, avant les activités de course de toute nature (y compris, sans limitation, les qualifications, la compétition, les essais, etc.), tout l'équipement du véhicule et du pilote doit subir une inspection technique.

En outre, chaque véhicule est soumis à un contrôle technique supplémentaire à tout moment avant, pendant ou après un événement, au moment, à l'endroit et de la manière indiqués par tout responsable de l'événement. DMCC peut à tout moment inspecter, sceller pour inspection et / ou démolir le véhicule d'un participant. Le non-respect intégral de toute demande d'inspection entraînera la disqualification pour la poursuite de la compétition et toute autre pénalité jugée appropriée par DMCC. Toutes les décisions prises par les responsables de l'événement concernant le moment et la méthode d'inspection technique doivent être définitives et ne peuvent faire l'objet d'un appel ou d'une révision.

L'inspection technique aide les responsables de l'événement à déterminer, à leur avis, l'admissibilité à participer à un événement. Le contrôle technique ne change en rien le fait que le conducteur, les membres d'équipage et le propriétaire du véhicule sont ultimement responsables de la sécurité et du fonctionnement du véhicule et de l'équipement.

Le participant convient que le participant est le mieux placé pour connaître la construction et le fonctionnement du véhicule, de l'équipement et des vêtements du participant, et s'il y a eu

conformité à toutes les règles, réglementations et ententes du DMCC, y compris, mais sans s'y limiter, celles contenues dans le règlement. De plus, en cas de violation technique, le participant reconnaît, comprend et accepte que le participant est accusé d'avoir une connaissance complète de chaque composant du véhicule du participant et que même si un tiers a rendu le véhicule du participant non conforme, le participant sera toujours responsable et accusé de toute violation et sanction applicable. Nier la connaissance de la ou des parties particulières, ou nier la connaissance de la règle ou des règles, ou décliner la responsabilité des actions du tiers, ne constituera pas une défense contre une violation ou une sanction par conséquent. Tout moyen ou tactique utilisée qui pourrait tromper les juges ou interférer avec le processus de jugement est strictement interdit et fera l'objet de mesures disciplinaires.

### **5.3 MODIFICATIONS DU VÉHICULE**

Tout véhicule qui, après avoir reçu une vignette de contrôle technique annuel par le DIRECTEUR DE LA SERIE, est démonté, modifié ou changé de quelque manière que ce soit qui pourrait affecter sa sécurité ou remettre en question son éligibilité, ou qui est impliqué dans un accident entraînant des conséquences similaires, doit être présenté à nouveau par l'équipe pour approbation. Il est de la responsabilité de l'équipe d'aviser le DIRECTEUR DE LA SERIE de toute modification.

### **5.4 DOMMAGES AU VÉHICULE**

Si un véhicule est endommagé à la suite d'un accident ou d'un autre incident, le DIRECTEUR DE LA SERIE peut retirer la vignette technique annuelle. Une nouvelle vignette technique peut être émise après que le véhicule a été réinspecté ou réparé, puis réinspecté. Il est de la responsabilité de l'équipe d'aviser le DIRECTEUR DE LA SERIE de tout dommage.

## **6.0 PNEU**

A- Le pneu obligatoire pour les essais, les qualifications et la compétition sera (marque de pneu à confirmer) largeur maximale de 235 avec uTTG de 340. Les pneus avant ne sont pas réglementés tant qu'ils ne sont pas des slicks de course

B- Le pneu obligatoire pour les essais, les qualifications et la compétition sera (marque de pneu à confirmer) largeur maximale de 265 avec usure de la bande de roulement UTQG de 240 Les pneus avant ne sont pas réglementés tant qu'ils ne sont pas des slicks de course

Certaines variables pourraient changer\*\*\*\*\*

### **6.1 MODIFICATION PNEUMATIQUE**

R- Toute tentative de modifier les pneus de quelque manière que ce soit est interdite. Il est interdit de « rainurer » ou de « raser » les pneus.

B- L'utilisation de composés de traction ou de toute autre substance pouvant altérer les propriétés physiques du pneu est interdite.

C- Les chauffe-pneus ou tout autre moyen de modifier artificiellement la température des pneus sont interdits.

D- L'équilibrage des pneus avec des liquides ou des masses détachées internes est interdit.