



RÈGLEMENT TECHNIQUE 2026

VERSION 1.3 (1/29/26)

Sécurité du conducteur.....

Électrique.....

Arceaux de sécurité

Châssis et transmission

Véhicules de compétition

Pneu.....

Pour toutes questions additionnel veuillez communiquer avec : tech@dmcc-series.com

1 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR

1.1 CASQUE

A - Tous les occupants doivent porter un casque de sécurité lors des séances sur piste. Seuls les casques certifiés conformes aux normes suivantes sont autorisés :

a. Fondation commémorative Snell, SA2015,SA2020,SA2025

Fondation SFI – Spécification 31.2A

c. FIA 8860-2004, 8860-2001

B-Le port d'un casque intégral est obligatoire.

Les mentonnières du C-Helmet doivent être bouclées ou attachées pendant le parcours.

Les cheveux en D qui dépassent du dessous du casque d'un conducteur doivent être entièrement recouverts d'un matériau résistant au feu. Les conducteurs ayant une pilosité faciale doivent porter des écrans faciaux en matériau résistant au feu (c'est-à-dire une cagoule ou une jupe de casque).

E- Dans le cas d'une collision, le casque devra être inspecté à nouveau.

1.2 COMBINAISON DE CONDUITE

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

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

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

D-Il est recommandé d'utiliser des sous-vêtements ignifuges.

1.3 SIÈGES

Le siège du conducteur A doit être homologué selon la norme FIA 8855-1999

Le siège passager B peut être n'importe quoi, mais si vous souhaitez emmener un passager faire un tour lors d'un événement, il doit être homologué comme le siège conducteur.

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 feront l'objet d'une inspection après un accident et pourront être tenus d'être changés.

E- Le siège ne doit pas avoir de déchirure ou de trou dans le tissu.

1.4.2 MONTAGE DU SIÈGE

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

B- Le plancher de l'usine doit rester intact à moins qu'il n'y ait une bosse de chat ou quoi que ce soit dans le sol vous empêchant de vous asseoir à la bonne position en raison de votre type de corps. Le technicien doit être consulté pour une telle modification.

C- Le support de siège peut être soudé au sol mais doit être approuvé par le directeur technique.

1.5 CEINTURES DE SÉCURITÉ

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

Le système se compose d'une ceinture abdominale de deux ou trois pouces, de bretelles de trois pouces ou de bretelles de deux pouces

B- Toutes les ceintures de harnais doivent répondre aux homologations SFI ou FIA et avoir moins de 6 ans.

C- Il doit y avoir un seul déclencheur commun à la ceinture sous-abdominale, aux ceintures diagonales et au harnais de sous-sangle.

D- Quelle que soit la date de fabrication, le harnais de sécurité doit être remplacé si la sangle est coupée/effilochée/étirée, si l'une des boucles est pliée/fissurée,

E- Seules les bretelles séparées sont autorisées. Les configurations de type Y et de type H ne sont pas autorisées. Les sangles de poitrine reliant les deux ceintures diagonales sur la poitrine ne sont pas autorisées.

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

1.6 DISPOSITIFS DE RETENUE DES BRAS

A- Les concurrents peuvent choisir d'utiliser des dispositifs de retenue au lieu de fenêtres ou d'un filet de fenêtre.

B- Les concurrents avec des véhicules décapotables doivent utiliser des dispositifs de retenue pour les bras.

1.7 ENTRAVES À LA TÊTE, AU COU ET AUX BRAS

A- Un appuie-tête et un dispositif d'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 les compétitions.

B- Les dispositifs SFI 38.1 doivent être recertifiés par le fabricant ou le représentant autorisé du fabricant 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 de retenur cervical FIA 8858 ne nécessitent pas de recertification, cependant, l'année de date imprimée sur la longe ne doit pas avoir plus de 5 ans. L'appareil doit être exempt de fissures.

D- Après tout impact important, il est recommandé de remplacer la sangle de l'appareil.

E- Les concurrents peuvent choisir d'utiliser des dispositifs de retenue pour les bras au lieu de fenêtres ou d'un filet de fenêtre.

F- Les concurrents avec des véhicules décapotables doivent utiliser des ceintures de sécurité.

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 correctement montée. Une sortie de buse doit être dirigée vers le compartiment du conducteur, mais ne doit pas être dirigée directement vers le conducteur. Il doit également y avoir une sortie de tuyère dans le compartiment de la pile à combustible et dans le compartiment moteur, idéalement à proximité du système d'alimentation.

C- Si le compartiment de la pile à combustible 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 sortent du réservoir/de la pile de carburant ou vers le panneau d'accès au réservoir de carburant d'origine.

D- Tous les systèmes d'incendie doivent être entretenus et recertifiés tous les 6 ans ou si le manomètre indique qu'il n'a plus de pression. Tout professionnel de la certification de prévention incendiaire est accepté.

E- La preuve de ce service doit être imprimée à l'extérieur de la bouteille et visible lorsque le directeur technique passe par le processus d'inspection tout au long de l'année.

F- Des extincteurs supplémentaires sont recommandés.

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 être capable d'activer le système d'incendie, au moyen d'un interrupteur 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 du côté du 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 du conducteur à moins de 12 pouces de l'extérieur, un deuxième interrupteur

d'activation du système d'incendie n'est pas nécessaire, sinon, un deuxième interrupteur ou appareil d'activation du système d'incendie doit être installé le long du montant A du côté du conducteur et doit être marqué de l'autocollant illustré ci-dessous.

E-Toutes les goupilles de sécurité incendie doivent être retirées pendant la mise en scène, la grille et sur 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 à la carrosserie avec un minimum de deux boulons de 3/8 de diamètre.

E- Les supports de maintien en plastique et les boulons ou crochets en J sont interdits même si le plateau de batterie OEM est utilisé.

F- Si la batterie se trouve dans le compartiment du conducteur, elle doit être dans une boîte scellée avec la batterie fixée à l'intérieur de la boîte et solidement boulonnée à la carrosserie/châssis tout en étant correctement ventilée et vidangée.

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

2.2 COUPURE PRINCIPALE

R- Un interrupteur électrique principal est obligatoire et doit être câblé pour arrêter 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. Il est recommandé d'utiliser un déclencheur intérieur accessible par le conducteur.

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 les éventuels relais utilisés dans le circuit doivent être suffisamment isolés.

3. CAGE DE SÉCURITÉ

3.1.1 GÉNÉRALITÉS

R- Toutes les structures de l'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 être fixé au châssis/monocoque en huit points.

C- Les goussets tels que les plaques de matrice à fossettes sont autorisés le long du montant A, du pilier B et de la structure du toit. Les goussets doivent être faits d'une plaque d'acier d'une épaisseur maximale de 125 pouces.

D- Aucun gousset ou fixation de quelque forme que ce soit ne peut passer des barres de porte au châssis, à la carrosserie ou au 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 le compartiment du conducteur.

H- N'importe quel nombre de barres d'armature, de goussets ou de supports supplémentaires est autorisé dans les limites de l'arceau de sécurité.

I- Les modifications apportées au châssis ou à l'encoche pour le dégagement de l'arceau de sécurité doivent avoir l'approbation écrite préalable du DIRECTEUR TECHNIQUE DU DMCC

3.1.2 REMBOURRAGE

A-Padding est 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 du conducteur, le cas échéant.

3.1.3 SOUDAGE

Toutes les cages de sécurité doivent être basées sur un seul arceau principal d'une (1) longueur continue de tube avec des coudes continus lisses et sans signe de sertissage ou de défaillance de la paroi. Le rayon de courbure de l'arceau 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 American Welding Society D1.1:2002, Structural Welding Code, Steel Chapter 10, Tubular Structures. Chaque fois que le D1.1 fait référence à « l'ingénieur », cela doit être interprété comme étant le propriétaire du véhicule.

A- Toutes les soudures doivent faire l'objet d'une inspection visuelle 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 pas présenter de fissures.

D- Le meulage des soudures est interdit.

E- Une fusion complète doit exister 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 contre-dépouille ne doit pas avoir plus de 0,01 pouce de profondeur.

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 DE SÉCURITÉ

A- Le matériau de la cage de sécurité doit être un tube en acier doux SAE 1020 ou 1025 sans soudure, un DOM et/ou un chromoly.

B- Les tubes ERW ne sont pas autorisés.

C- Tous les tubes de cage de sécurité répondant aux exigences énumérées ci-dessous doivent être d'au moins 1,5 x 095 pouce pour tous les matériaux.

D- La tolérance négative pour l'épaisseur de la paroi ne doit pas être inférieure de 0,010 pouce à l'épaisseur nominale.

E- Les véhicules pesant plus de 3500 lb avec des conducteurs doivent demander l'approbation de l'arceau de sécurité au DMCC avant d'entrer dans un événement.

3.1.5 PLAQUE DE MONTAGE DE L'ARCEAU 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 sur un côté. La plaque de montage peut être multi-angle mais ne doit pas dépasser ces dimensions dans un plan plat

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

E- N'importe quel nombre de tubes peut être fixé à une seule plaque ou les uns aux autres.

3.1.6 CERCEAU PRINCIPAL

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

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

C- Le renfort latéral diagonal est un morceau de tube égal au diamètre de l'arceau de sécurité, installé sur l'arceau principal pour éviter toute distorsion latérale. Cette attelle doit être fixée au coin

supérieur du cerceau principal du côté conducteur, à au plus 6 pouces du centre du rayon, et à la jambe opposée, à au plus 6 pouces 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 de l'arceau principal, attaché aux deux jambes.

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

3.1.7 CERCEAUX AVANT/LATÉRAUX

Les arceaux avant, latéraux ou inférieurs doivent commencer au sol.

Plusieurs configurations sont autorisées :

A- Configuration des arceaux latéraux : Les arceaux latéraux se connectent directement à partir du plancher de l'habitacle du conducteur et continuent, en un seul morceau, à se connecter au cerceau principal. Si des arceaux 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 coudes totalisant 90 degrés $\pm$ 10 degrés.

B- Configuration de l'arceau avant : Un arceau avant relié au sol des deux côtés de l'habitacle et suivant la ligne des montants avant en une seule pièce continue peut être utilisé. Un arceau avant doit être relié en haut par des barres horizontales qui remontent à l'arceau principal de chaque côté, au-dessus des portes avec un maximum de 4 coudes, totalisant 180 degrés $\pm$ 10 degrés.

Configuration C- HALO : Arc supérieur « halo » suivant la ligne de toit en une seule pièce continue de chaque côté de l'arceau principal le long du haut des portes et du pare-brise. Un HALO doit être relié au sol par des « tubes inférieurs » vers l'avant suivant la ligne des piliers avant avec un maximum de 4 courbures, totalisant 180 degrés $\pm$ 10 degrés et un maximum de 2 coudes autorisés sur les tubes inférieurs.

Les cerceaux avant, latéraux ou abaissés 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 de genou 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 DE CERCEAU ARRIÈRE

A- L'arceau de sécurité principal doit avoir deux entretoises s'étendant vers l'arrière et se fixant au châssis/monocoque.

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

C- Aucune courbure n'est permise sur les renforts arrière.

D- Sur les véhicules dont la lunette arrière/cloison interdit l'installation de renforts arrière, l'arceau principal doit être fixé à la carrosserie par des plaques soudées à la cage et boulonnées aux points de montage du harnais d'épaule d'origine.

3.1.9 PROTECTION LATÉRALE

A- Tous les véhicules doivent avoir un minimum de deux barres de porte sur 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 coupent pas comme elles le font lors de la formation d'un « X », alors un minimum de deux sections de tube verticales doivent relier les barres de porte supérieure et inférieure.

Les équipes D- peuvent également choisir d'installer des barres de style NASCAR et de les prolonger dans le revêtement de la porte extérieure. Dans cette configuration, les barres extérieures doivent également avoir un minimum de trois sections de tube verticales reliant les barres supérieure et inférieure.

La protection E-Side ne doit pas passer à travers le montant B.

F-Aucun gousset ou fixation de quelque forme que ce soit ne peut passer des barres de porte au châssis, à la carrosserie ou au bas de caisse.

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

3.1.10 BARRES ANTI-INTRUSION OU ANTI-EFFRACTION 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 pour roues, avec un tube s'étendant vers l'avant à partir de chaque tube diagonal avant et un tube partant de la plaque de base vers l'avant jusqu'à la cloison pare-feu mais ne pénétrant aucun panneau.

4 CHÂSSIS ET TRANSMISSION

4.1 PARE-chocs

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

B- À moins que l'OEM d'usine- Tous les pare-chocs arrière doivent être entièrement en acier magnétique. Le pare-chocs avant peut être en acier ou en alliage.

C- Le pare-chocs doit être constitué de tubes de 1 pouce à 1,75 pouce de diamètre extérieur 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 l'aluminium)

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

E- Les pare-chocs doivent être fixés au véhicule à l'aide d'une attache d'au moins 8 mm (grade 5 minimum) ou soudés pour éviter que le pare-chocs ne se déloge du véhicule.

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

G- Les pare-chocs doivent au moins couvrir la largeur des longerons du cadre avant et arrière.

H -Le tube ne doit pas être exposé et doit rester derrière les housses de pare-chocs avec un dégagement minimal entre la housse de pare-chocs et la barre de pare-chocs elle-même.

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

J- Les housses de pare-chocs doivent couvrir chaque tube métallique.

K- Le pare-chocs doit être fixe, l'utilisation d'amortisseurs/amortisseurs, de ressorts, de pivots et de joints coulissants ne sera pas autorisée.

4.2 SYSTÈME DE FREINAGE

A- Le système de freinage principal 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 à double maître-cylindre sont autorisées.

E- Le biais de freinage réglable par le conducteur est autorisé.

F- Lorsqu'un capteur de pression de feu stop est utilisé, il doit être monté dans l'alignement du 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 est nécessaire pour le fonctionnement.

I- Les systèmes de freinage électronique hydrauliques secondaires 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 rotors en fibre de carbone K-Carbon, en céramique de carbone et en carbone ne sont pas autorisés.

4.3 ROUES

A- Les verrous de talon, 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 doit être rempli uniquement 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.

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

D- Tous les véhicules doivent avoir un autocollant de couleur contrastante sur une partie spécifique de chaque roue lors des essais officiels, des qualifications et des compétitions (exemple : Figure 13)

E- Les autocollants de pneus doivent mesurer au moins 2,5 cm de haut avec 2 autocollants par roue.

F- Des exemples de coloration de roue sont dans les figures ci-dessous, les zones ombrées sont des exemples de placement de coloration autorisé. Si vous avez des questions concernant la visibilité ou le placement autorisé de la coloration des roues, veuillez contacter :tech@dmcc-series.com.

4.5 MOTEUR

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

Les systèmes d'alimentation électriques et hybrides sont interdits pour la compétition

les systèmes Drive-By-Wire d'accélérateur sont éligibles à la compétition

4.6 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

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

B- Les pulvérisateurs d'eau automatiques seront autorisés pendant la compétition, mais ne doivent pas fuir sur la piste, la ligne de départ ou la zone de 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 un boîtier métallique écrasable composé d'acier de 0,036 pouce ou d'aluminium de 0,059 pouce. Le sol de l'enceinte doit être conçu pour éviter l'accumulation de liquides.

D- Les conduites de refroidissement et les raccords blindés par 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. Le plancher du véhicule peut-être être modifier seulement pour laisser de l'air atteindre le radiateur. La surface découper ne peux pas être plus grosse que la surface du radiateur. Aucun métal structurel peut-être retiré.

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 récupération de radiateur d'une capacité minimale d'un (1) litre sont requis. Les réservoirs de récupération doivent être solidement fixés et scellés de l'habitacle 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 à l'intérieur des limites des rails du cadre de l'usine et du pare-chocs de l'usine ou de la structure du pare-chocs tubulaire.

4.7 SYSTÈME D'HUILE

A- Les modifications du système d'huile sont gratuites, mais doivent être entièrement 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 un boîtier métallique composé d'acier de 0,036 pouce ou d'aluminium de 0,059 pouce.

C- Le sol de l'enceinte doit être conçu pour éviter l'accumulation de fluides.

D- Des réservoirs de récupération d'huile d'une capacité minimale d'un (1) litre sont requis. Les réservoirs de récupération doivent être solidement fixés et scellés de l'habitacle du conducteur. Les bracelets sont recommandés sur tous les filtres de reniflard.

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

4.8 SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT

4.8.1 RÉSERVOIR DE CARBURANT/PILE

A- La conception du système d'alimentation en carburant est libre

B- Sécurité Les piles à combustible sont requises pour tous les véhicules dont le réservoir de carburant est déplacé.

C- Les piles à combustible de sécurité doivent être constituées d'une vessie enfermée dans un récipient métallique.

D- Les structures de support de sécurité des piles à combustible doivent être soudées au véhicule. Les structures de support boulonnées sont interdites.

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

F- Les piles à combustible de type course de dragsters avec puisards et/ou raccords à montage inférieur sont interdites.

Les piles à combustible conformes à la norme SFI 28.1 sont recommandées.

G- Le réservoir/la pile de carburant doivent être séparés et complètement scellés pour empêcher le passage de fluides ou de flammes de pénétrer dans l'habitacle du conducteur par une cloison en acier ou en aluminium montée en permanence. La cloison d'un véhicule à hayon doit être fixée au châssis et aucune structure ou panneau mobile tel que la trappe ne sera autorisé dans le cadre de la cloison. Les piles à combustible peuvent être installées à l'intérieur du véhicule, de préférence dans les limites de la structure de la cage de sécurité.

H- Le plancher peut être modifié pour s'adapter à une pile à combustible et à des conduites.

I- Les piles à combustible doivent être équipées d'une vanne à clapet pour éviter les déversements en cas de retournement.

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

K- L'installation de vannes discriminantes peut être nécessaire sur les conduites de ventilation pour éviter les fuites de carburant.

L- Le ravitaillement sous pression est interdit.

4.8.2 CONDUITES DE CARBURANT

A- Les conduites de carburant et les raccords doivent être de type haute pression et acheminés de manière à ne pas interférer avec les pièces mobiles et être solidement isolés et fixés au monocoque ou au châssis. B- Aucune conduite de carburant ne doit être acheminée à travers le poste de conduite.

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

D- Le tube de remplissage de carburant entre le goulot de remplissage de carburant et la pile à combustible, ou le réservoir, doit être recouvert d'acier de 0,036 pouce ou d'aluminium de 0,059 pouce et scellé.

4.9 PROTOXYDE D'AZOTE

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

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

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

D- L'utilisation de chauffe-biberons thermostatiques disponibles dans le commerce est acceptée.

E- L'utilisation de toute autre méthode de chauffage externe des bouteilles d'azote est interdite.

F- L'utilisation de supports de bouteilles en plastique est interdite. Les bouteilles d'azote situées dans l'habitacle du conducteur doivent être munies d'un « TUBE DE PURGE » qui se compose d'une soupape de surpression (exemple de NOS- numéro de pièce NOS 16169) et être ventilées vers l'extérieur de l'habitacle de conduite (exemple de NOS- Référence NOS 16160).

4.10 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

A- Les modifications du système d'échappement sont gratuites, mais doivent se faire à la hauteur des essieux arrière ou à l'emplacement d'origine.

4.11 DÉMARREUR

Tous les véhicules doivent être équipés d'un démarreur et d'une alimentation électrique embarqués qui doivent être en état de marche à tout moment

4.12 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 passer à une boîte-pont.

C- Les véhicules à boîte-pont équipés en usine sont autorisés à passer à une transmission et à un différentiel séparés.

D- Les modifications de transmission et/ou de transmission finale sont gratuites, mais seules les roues arrière peuvent propulser le véhicule.

E- Le levier de vitesses et/ou la tringlerie de changement de vitesse doivent être recouverts d'un soufflet de changement de vitesse approuvé. Le débrayage doit être actionné manuellement par le pied du conducteur.

F- Transmission automatique interdite.

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

4.13 ARBRE DE TRANSMISSION

A- Tous les véhicules doivent être munis d'une boucle de retenue de l'arbre de transmission montée à moins de 6 pouces du joint universel le plus à l'avant et être solidement fixés à une structure monocoque ou à un châssis.

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

4.14 Chassis

4.14.1 PORTES

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

B- Le mécanisme de fonctionnement du loquet / serrure des portes intérieures et extérieures doit être fonctionnel et facilement accessible pour que le conducteur puisse sortir du véhicule.

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

4.15.2 PANNEAUX DE CARROSSERIE

Les véhicules A doivent conserver l'aspect et la convivialité OEM.

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 extrémités avant d'une seule pièce ne sont pas autorisées.

4.15.3 AILE

A- Les ailes sont autorisées mais ne doivent pas entrer en contact avec les murs lorsqu'elles sont sur la bonne ligne demandée par les juges.

4.16 PARE-BRISE

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

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

C- Les pare-brise en Lexan/polycarbonate doivent être solidement fixés et avoir un renfort vertical. 750 pouces de large x 0.625 pouces en aluminium qui est solidement monté au centre de l'ouverture à l'intérieur du véhicule.

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

E- Les essuie-glaces doivent être présents et fonctionnels en cas d'événement de pluie. Ceux-ci ne seront pas vérifiés par le directeur technique, il est de votre responsabilité de les faire fonctionner lorsque vous arrivez à la ligne si la pluie tombe.

F- Le pare-brise doit être exempt de fissures en début de journée. En cas de collision ou d'incident lors d'une ronde, le conducteur est autorisé à poursuivre son week-end SI le directeur technique juge que le verre a encore une certaine intégrité structurelle. Il devra être remplacé avant le début du prochain tour.

4.17 FENÊTRES et DISPOSITIFS DE RETENUE DES FENÊTRES

A- La porte, le quartier et la lunette arrière doivent être en verre OEM ou en verre clair/polycarbonate d'une épaisseur minimale de 125 pouces et solidement boulonnés en place.

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

C- Les vitres latérales et les vitres arrière doivent être dégagées, l'utilisation de teinte ou d'habillage est interdite.

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

E- Les concurrents avec des véhicules décapotables doivent utiliser des ceintures de sécurité.

4.18 MIROIRS

Deux rétroviseurs extérieurs orientés vers l'arrière sont nécessaires et doivent être positionnés de manière à ce que le conducteur puisse voir les objets des deux côtés du véhicule. Les rétroviseurs OEM en position de montage OEM sont encouragés.

4.19 GOUPILLES DE CAPOT/CAMION

A- Deux goupilles de capot minimum à l'avant de la hotte sont requises.

B- Le loquet de la crosse avant d'origine doit être retiré.

C- Le loquet d'origine du coffre peut être conservé si aucune pile à combustible n'est présente dans la zone du camion.

4.20 APPAREIL DE REMORQUAGE

A- Doit être équipé de crochets de remorquage avant et arrière.

C- Diamètre intérieur minimum du trou de 2 pouces

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

E- la position doit être clairement identifiée par le mot « TOW » ou une flèche dans une couleur de carrosserie contrastante, à moins que les appareils de remorquage ne soient de couleurs plus vives que la voiture et qu'ils soient faciles à voir de loin.

4.21 LUMIÈRES

4.21.1 LUMIÈRES OEM

A- Tous les feux OEM doivent rester en place, les phares, les feux arrière et les feux de freinage doivent fonctionner normalement. Les barres LED peuvent être introduites dans les emplacements OEM à condition qu'elles pointent vers le bas et qu'elles soient installées ultérieurement sur la configuration OEM.

B- Les feux stop ne peuvent être rouges qu'en présence de feux de circulation.

C- Les feux stroboscopiques orientés vers l'arrière, quelle que soit leur couleur, sont strictement interdits.

D- Le phare doit être blanc ou jaune et le feu arrière doit être rouge. Le remplacement et la modification des phares sont soumis à l'approbation du directeur technique.

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.

F- Les feux arrière teintés sont interdits.

G- Les feux arrière, les feux de freinage et les feux de position doivent être clairement visibles depuis la tour des juges à travers la fumée lorsqu'ils s'allument. Leur luminosité doit correspondre aux spécifications OEM ou les dépasser. La série se réserve le droit d'exiger des ampoules plus performantes si leur efficacité n'est pas jugée satisfaisante.

4.21.2 TROISIÈME BANDE DE FEU STOP

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 lumineuse arrière doit être visible de l'arrière du véhicule.

C- Les bandes de feux stop doivent être 36 pouce de long.

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

4.22 VOLANT ET DIRECTION ASSISTÉE

A- Tout volant, à l'exception du volant cerclé, peut être utilisé.

B- La direction assistée électrique peut être utilisée, si une pompe est installée dans le compartiment du conducteur, la pompe doit être protégée par au moins un déflecteur qui recouvre le tuyau et le raccord.

4.23 MODIFICATION DU CHÂSSIS

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

B- L'unicoque ou le châssis peut être cousu ou soudé mais le placage du châssis est interdit.

C- Le plancher, le cadre et/ou la coque monocoque d'origine OEM 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 pile à combustible.

E- Les éléments de la zone non modifiée qui peuvent être retirés peuvent inclure la tablette arrière d'origine, 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.

F- L'enlèvement de la partie du seuil du coffre à la base de la lunette arrière est interdit pour toute construction de voiture après la saison 2022.

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

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

I- Aucune autre modification ne peut être apportée au châssis, au châssis ou à la coque du véhicule, y compris l'installation de vérins pneumatiques.

J- L'utilisation de vérins pneumatiques pendant la compétition et le temps mort de la compétition est strictement interdite.

Le châssis K peut être modifié pour utiliser une béquille de rallye. Le tube ne doit pas être plus grand que le châssis réel.

L- Tous les trous dans la cloison 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 de fluides ou de flammes du compartiment moteur au compartiment conducteur.

M- Le plancher autour du support de sous-châssis peut être renforcé en soudant quelques plaques autour de celui-ci 5 pouces maximum à l'entour du point central de l'encrage.

4.24 VARIATIONS DE MODIFICATION DU CHÂSSIS

A. Ford Fox carrosserie Mustang + sn95 (1978-2004) Il sera permis de retirer la structure saillante sur le sous-châssis avant pour le dégagement de la direction conformément aux spécifications du modèle. L'ajout d'une barre panhard est autorisé sur les modèles non cobra.

4.25 PARE-FEU ET TUNNEL DE TRANSMISSION

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

B- La tôle supérieure du tunnel de transmission autour du trou du levier de vitesses et de la tringlerie du levier de vitesses ne peut être modifiée que pour faire de la place pour le changement de transmission.

C- Le pare-feu arrière, doit être scellé et étanche à l'air tout autour.

4.26 SUSPENSION

A- La suspension réglable dans le cockpit / par le conducteur ne sera pas autorisée.

B- Aucun changement ou ajustement de suspension ne sera autorisé entre les courses par quelque moyen que ce soit, y compris à distance. Aucun actionneur, servo ou moteur de quelque nature que ce soit ne sera autorisé.

4.26.2 SUSPENSION AVANT

A- Le sous-châssis avant et la traverse doivent être boulonnés à l'emplacement de la crosse.

B- Le type de conception de suspension d'origine doit rester : double triangulation, jambe de force MacPherson, etc. C- Les pièces de suspension modifiées ou de rechange, y compris les moyeux, sont autorisées.

D- Le pivot de montage supérieur de la jambe de force MacPherson doit rester dans la dimension de l'axe du modèle de boulon d'usine non modifié de l'OEM sur le châssis.

E- Le modèle OEM sur le châssis doit rester inaltéré et être le seul moyen de monter le support de jambe de force supérieur.

F- Tous les trous de boulons OEM doivent être présents et utilisés.

G- Le sous-châssis doit rester dans l'emplacement de l'usine : aucun déplacement du sous-châssis sur n'importe quel plan ne sera autorisé, à l'exception de la douille de colonne montante.

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

I- Les sous-châssis avant peuvent être modifiés 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-châssis, conservant ainsi les dimensions d'origine du sous-châssis intactes. Le renforcement est autorisé tant qu'il n'est pas relié à autre chose qu'à lui-même.

J- La tour d'amortisseur supérieure peut être renforcée par une plaque entièrement soudée pour éviter qu'elle ne se fissure.

K- Un léger renforcement de la suspension avant peut être autorisé sur certains châssis introduits avant 1998 avec un poids OEM inférieur à 1400 kg tel un placage de la structure et 1 tuyau placé stratégiquement qui sert seulement au renforcement de la tourelle de suspension qui ne connecte à rien d'autre que de la tôle d'origine, avant de le faire, assurez-vous de consulter le directeur technique.

4.26.3 SUSPENSION ARRIÈRE

4.26.3.1 ESSIEU MOTEUR

A- Les points/poches de montage du châssis d'origine peuvent être renforcés.

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

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

D- Le point de montage du bras de suspension sur l'essieu solide peut être déplacé à l'aide de pièces boulonnées.

4.26.3.2 INDÉPENDANT

A- Le type 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 maillons que le moyeu d'usine.

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

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

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

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

G- Toutes les languettes de montage d'origine de la suspension et du sous-châssis doivent rester dans leur position d'origine.

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 à partir de la position de montage d'origine (voir figure 8).

H- Le déplacement de points de suspension non montés directement sur le sous-châssis, tels que les supports de bras oscillants et les supports de montage d'amortisseurs, est interdit.

I- Ce point sera mesuré centre à centre à partir du point de pivot d'origine jusqu'au nouveau point de pivot. Veuillez vous référer à la figure 8. Cette règle ne s'applique qu'aux véhicules équipés d'un sous-châssis arrière et aux points de pivot sur le sous-châssis arrière.

J- Les sous-châssis arrière peuvent être modifiés pour permettre le montage ou le déplacement d'un différentiel. Le sous-châssis 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 sous-châssis. Le renforcé est autorisé tant qu'il n'est connecté qu'au sous-châssis.

K- La tour d'amortisseur supérieure peut être renforcée par une plaque entièrement soudée pour éviter qu'elle ne se fissure.

4.27 DIRECTION

A- Les modifications des composants de direction (crémaillère de direction, tirants, etc.) sont gratuites.

B- Cela inclut le montage du porte-bagages sur le sous-châssis avant.

4.28 TABLEAU DE BORD

A- L'utilisation du tableau de bord OEM ou d'une réplique de celui-ci est fortement recommandé. Tout tableau de bord personnalisé doit être pré-approuvé par le directeur technique.

5 VÉHICULES DE COMPÉTITION

5.1 ADMISSIBILITÉ DU VÉHICULE

R- Les modèles admissibles doivent être considérés comme des « véhicules de production » et avoir été construits à au moins 600 unités au cours de chaque année modèle.

B- Les styles de carrosserie admissibles comprennent : coupé, berline, cabriolet ou familiale et n'ayant pas plus de 5 portes.

C- Les véhicules doivent conserver la structure monocoque en acier et/ou le cadre en acier d'origine entre les points de montage des suspensions avant et arrière de l'OEM.

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 TECHNIQUE DU DMCC.

F- Le véhicule doit être muni de l'autocollant obligatoire du commanditaire de la série, ex : bannière de pare-brise

5.2 INSPECTIONS DE L'ADMISSIBILITÉ DES VÉHICULES

5.2.1 CONTRÔLE TECHNIQUE ANNUEL DU VÉHICULE

Avant la première fois qu'un véhicule est inscrit à un ÉVÉNEMENT pour la saison en cours ; le DIRECTEUR TECHNIQUE délivrera un numéro/autocollant d'identification de véhicule DMCC (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 cerceau principal de l'arceau de sécurité 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 TECHNIQUE.

La délivrance de la vignette technique n'est pas une approbation des performances du véhicule, ni une indication que le véhicule répond à toutes les spécifications techniques requises. L'autocollant technique signifie que le véhicule a passé l'inspection de sécurité initiale et qu'il sera autorisé à se rendre sur le parcours lors des séances d'entraînement, de qualification et de dérive prévues par le DMCC.

La vignette technique annuelle sera retirée à tout véhicule qui ne respecte pas les spécifications de sécurité requises. Si l'autocollant technique n'est pas divulgué, il est de la responsabilité de l'équipe de rencontrer le DIRECTEUR TECHNIQUE pour déterminer les mesures à prendre pour se conformer à la réglementation. Le DIRECTEUR TECHNIQUE doit tenir des registres d'inspection de chaque véhicule inscrit.

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

5.2.2 INSPECTIONS TECHNIQUES D'ÉVÉNEMENTS AUTOMOBILES

À un moment, à un endroit et d'une manière déterminés par les officiels de l'événement, avant les activités de course de quelque nature que ce soit (y compris, mais sans s'y limiter, les qualifications, les compétitions, les essais, etc.), tout l'équipement du véhicule et du pilote doit faire l'objet d'une inspection technique.

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

L'inspection technique aide les officiels d'une manifestation à déterminer, selon leur jugement, l'admissibilité à participer à une épreuve. Le contrôle technique ne change rien au fait que le conducteur, les membres de l'équipage et le propriétaire du véhicule sont responsables en dernier ressort de la sécurité et du fonctionnement du véhicule et de l'équipement.

Le participant convient qu'il est le mieux placé pour être informé de la construction et de l'utilisation du véhicule, de l'équipement et des vêtements du participant, et pour savoir s'il y a eu respect de toutes les règles, réglementations et accords du DMCC, y compris, mais sans s'y limiter, ceux contenus dans le livre de règles. De plus, dans le cas de violations techniques, le participant reconnaît, comprend et accepte que le participant est chargé en pleine connaissance de chaque composant du véhicule du participant et que même si un tiers a causé la non-conformité du véhicule du participant, le participant sera toujours responsable et accusé de toute violation et sanction applicable. Le fait de nier la connaissance de la ou des parties particulières, ou de renoncer à la connaissance de la règle ou des règles, ou de se décharger de la responsabilité des actions du tiers, ne constituera pas un moyen de défense contre une violation ou une sanction par conséquent. Tout moyen ou tactique utilisé qui pourrait tromper les juges ou interférer avec le processus d'évaluation 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 TECHNIQUE, est démonté, ou modifié, ou changé de quelque manière que ce soit susceptible d'affecter sa sécurité ou de remettre en cause son éligibilité, ou qui est impliqué dans un accident ayant 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 TECHNIQUE 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 TECHNIQUE peut retirer la vignette technique annuelle. Une nouvelle vignette technique peut être délivrée après que le véhicule a été réinspecté ou réparé, puis inspecté de nouveau. Il est de la responsabilité de l'équipe d'aviser le DIRECTEUR TECHNIQUE de tout dommage.

6.0 PNEU

A-Pneus obligatoires pour les pratiques officielles, les qualifications et les compétitions :

pro

Zeknova supersport RS

(Treadwear 240)

265/35r18

Pro am

Zeknova supersport UHP

(Treadwear 340)

235/40r18

.....

6.1 TIRE MODIFICATION

A- 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 susceptible d'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- Il est interdit d'équilibrer les pneus avec des fluides ou des poids internes lâches.

7.0 DROITS DES DMCC

A-Ces règles peuvent être modifiées à tout moment La série DMCC estime qu'une modification est nécessaire. L'application de ces nouvelles règles serait affective le tour après leur ajout au livre de règlements.

B- Les règlements du livre anglais priorise celui du livre Français si une erreur ci est glissé.