

CLUB AUTOMOBILE V FRANCE

Association sans but lucratif

provisoirement: 19, Avenue F.D. Roosevelt PARIS 8°

REGLEMENT NATIONAL FRANCAIS DE LA VOITURE MONOPLACE V

Dans le but de favoriser le développement du Sport Automobile et d'y attirer des concurrents s'intéressant plus particulièrement aux compétitions de voitures de course dans des conditions relativement économiques, le CLUB V FRANCE édicte à dater du 1er Avril 1966, et à l'essai, un règlement de la voiture monoplace V.

I - DEFINITION DE LA VOITURE MONOPLACE V

La voiture monoplace V doit être munie de 4 roues non carénées, et ses éléments de base doivent provenir des pièces de la VOLKSWAGEN type 1300.

II - DISPOSITIONS GENERALES

- A/ Le moteur, la boîte de vitesse, la direction, le système de propulsion, le train et la suspension avant ainsi que les roues, doivent directement provenir de la VOLKSWAGEN, type 1300, dûment homologuée par la C.S.I.
- B/ La voiture doit être pourvue d'un double circuit de freinage dont l'action, en cas de défaillance partielle, doit s'exercer sur au moins deux roues d'un même essieu.
- C/ La voiture doit être munie d'un arceau de protection efficace, répondant aux conditions suivantes:
- ne pas surplomber la tête du pilote
 - dépasser en hauteur d'au moins 3 cm. la tête du pilote (avec son casque) lorsque celui-ci est assis à son volant.
 - l'arceau doit également excéder en largeur, à hauteur de celles-ci, les épaules du conducteur assis à son volant.
- D/ La voiture doit être équipée d'une cloison pare-feu en matière incombustible de façon, en cas d'incendie du moteur, à éviter la projection directe de flammes à l'intérieur de l'habitacle du pilote.

- E/ La voiture doit posséder un démarreur électrique, deux rétroviseurs efficaces d'une surface minimum de 50 cm², une batterie et une génératrice.
- F/ La voiture doit être équipée d'un récupérateur d'huile d'une capacité de 2 litres minimum et être munie d'un extincteur.
- G/ Seules peuvent être utilisées les pièces d'origine VW.

III- SPECIFICATIONS ET MODIFICATIONS AUTORISEES

A/ Moteur

- I/ Seuls peuvent être utilisés les moteurs de série VW type I300 (cylindrée I285 cc)
- 2/ Un réalésage est autorisé pour autant que la nouvelle cote d'alésage ne dépasse pas plus de 1mm. la cote d'origine du moteur neuf.
- 3/ La suppression du filtre à air du carburateur et du mécanisme du starter est autorisée.
- 4/ Le système normal d'échappement peut être remplacé par des conduits d'échappement séparés, d'un diamètre constant, et identique pour chaque cylindre. Ces conduits doivent dépasser la partie arrière de la carrosserie mais pas de plus de 100 mm. et doivent se terminer dans un même plan vertical.
- 5/ Le volant moteur peut être allégé jusqu'à un minimum de 5,450 kg.
- 6/ Toutes les pièces mobiles du moteur peuvent être équilibrées. Toutefois, la réduction du matériel ne peut dépasser les normes qui sont nécessaires à l'équilibrage des pièces.
- 7/ Le polissage des conduits d'admission et d'échappement dans la culasse est seul permis, pourvu qu'il n'agrandisse pas les conduits d'admission au delà de 30 mm. de diamètre et les conduits d'échappement au delà de 35 mm. de diamètre en ce qui concerne le moteur I300.

Tout autre polissage est interdit
- 8/ Le moteur ne peut être équipé que d'un arbre à cames et de soupapes d'origine.

(Les levées de soupapes et les temps d'ouverture de celles-ci doivent répondre aux normes de la fabrication de série).
- 9/ Les ressorts de soupapes ne peuvent être modifiés.

- I0/ Seul, le carburateur de série prévu par le constructeur et non pas nécessairement par l'importateur ou le distributeur, peut être utilisé.
- Leur nombre ne peut être modifié.
- II/ Le rapport volumétrique du moteur ne peut être modifié.
- I2/ Les diffuseurs et les gicleurs de carburateur, peuvent être modifiés pour autant qu'ils s'adaptent sur le carburateur d'origine.
- I3/ Il est autorisé de supprimer toute tôle de refroidissement.
- I4/ Tout modèle de distributeur de série VW pour moteur I300 peut être monté.
- I5/ Les tuyaux de pré-chauffage du carburateur peuvent être supprimés.
- I6/ Les modifications qui influencent le débit de la génératrice, ne sont pas autorisées.

B Transmission

- I/ Le différentiel doit être d'origine VW I300
- La synchronisation ne peut être démontée.
- L'emploi d'un différentiel auto-bloquant, ou d'un équipement similaire n'est pas autorisé.
- 2/ Comme indiqué dans les dispositions générales, les pièces de la boîte de vitesse doivent être d'origine VW du type VW I300, le montage devant pouvoir s'effectuer sans aucune modification.
- Il en est de même du système d'embrayage.
- 3/ Est cependant autorisé la suppression du raccordement du frein à main.

C/ Suspension

- I/ La suspension avant
- et la direction doivent être celles de la limousine VW I300. Les modifications suivantes sont autorisées:
- a) suppression d'un des deux ressorts de torsion
- b) le montage d'une barre stabilisatrice avant.

- c) montage du boîtier de direction dans la position centrale et le remplacement des barres d'accouplement par d'autres, d'un diamètre au moins identique et de même matière que celle prévue par le constructeur de la VW.
- d) La colonne de direction peut être modifiée et tous les volants peuvent être utilisés pour autant qu'ils présentent toute garantie de sécurité.
- e) l'adaptation du bras de direction est libre, mais doit également présenter toute garantie de sécurité, et toute soudure étant en outre interdite.

Remarque

Il a été décidé, en ce qui concerne la suspension AVANT de n'admettre comme répondant à l'esprit et à la lettre du Règlement National de la FORMULE V que les amortisseurs d'origine et les amortisseurs KONI, tels qu'ils figurent parmi les pièces de rechange au catalogue VW.

2/ La suspension arrière

doit être du type à bielle de poussée longitudinale et être assurée par des ressorts à boudins, avec amortisseurs télescopiques.

- Les trompettes arrière doivent être d'origine VW.
- Les bielles de poussées sont au choix
- Les jantes des roues doivent être d'origine VW I300 de 15" et tout type de pneu équipant en série les voitures de tourisme peut être utilisé, à l'exclusion des pneus de compétition.
- les patins de frein doivent être d'origine VW type I300, les garnitures restant au choix.

D/ Chassis

Le châssis des véhicules de compétition monoplace, doit être construit en tubes d'acier.

La construction et la finition ne peuvent présenter aucun danger pour le conducteur ou pour les autres concurrents.

E/ Carrosserie

La carrosserie doit recouvrir toute la partie mécanique à l'exception des roues et des suspensions. Certaines ouvertures pratiquées dans les capots-moteur doivent être obturées par un grillage si ces ouvertures permettent d'apercevoir directement la partie mécanique, dans une vue en plan; c'est à dire une vue prise au dessus du véhicule et à la verticale de celui-ci. L'inscription de la Marque VOLKSWAGEN sur la carrosserie est formellement interdite. Seule est autorisée la pose du sigle VW inscrit dans un cercle à l'avant de la voiture.

En vue d'assurer une meilleure protection au pilote la hauteur du pare-brise n'a pas été règlementée en FRANCE.

F/ Dimensions et Poids

Poids minimum de la monoplace V en ordre de marche (sans carburant ni conducteur)	375 kg
Empattement minimum	2.070 mm.
Empattement maximum	2.120 mm.
Voie avant	1.305 mm .
Voie arrière	1.300 mm.
Longueur-hors tout minimum	3.120 mm.
Largeur minimum carrosserie à la hauteur de la cloison pare-feu	864 mm.
Hauteur minimum carrosserie à la cloison pare-feu	635 mm.

Il est défendu de lester le véhicule

G/ Toute autre transformation non explicitement stipulée est interdite.

H/ Garde au sol : minimum 10 cm

Il est précisé que la garde au sol prescrite (10cm) est mesurée dans les conditions que prévoit l'article 3 de l'annexe J du Code Sportif International.

En conséquence, la dite garde au sol sera mesurée avec pilote à bord, le pilote étant celui qui prendra le départ sur la voiture considérée.

I/ Pièces d'Origine

La pièce d'origine et le principe de son respect absolu conditionnent l'originalité de la FORMULE V. Tout sera mis en oeuvre pour préserver l'utilisation exclusive des pièces d'origine.

Tous les équipements mécaniques et électriques qui portent régulièrement le sceau d'origine, tels que pompe à essence, génératrices, bobines, démarreurs... etc... amortisseurs et rotules d'articulation de la direction doivent être d'origine VW.

REMARQUES GENERALES

- I/ Le présent règlement est édicté par le " CLUB V " et entre en application le 1er Avril 1966 .

Il peut être modifié à tout moment si les circonstances l'exigent.
- 2/ Ce règlement est valable et doit être appliqué à toute épreuve dont l'organisateur a inscrit à son programme une course réservée aux monoplaces V.
- 3/ Aucune prime ou indemnité quelconque en espèces ou en nature de départ, ne peut être accordée à un concurrent ou à un conducteur participant en FRANCE, à une épreuve réservée aux monoplaces V.
- 4/ Les épreuves réservées à ces véhicules sont considérées au même titre que les autres et sont par conséquent soumises aux mêmes prescriptions prévues par le Code Sportif International, et par le Règlement Sportif National Français.
- 5/ Le Contrôle Technique précédant les épreuves, sera particulièrement rigoureux, de façon à rechercher une uniformisation aussi parfaite que possible.
- 6/ Lors des épreuves ouvertes aux concurrents étrangers, les présentes prescriptions devront être intégralement reproduites dans le règlement particulier de façon à ce que les candidats puissent connaître les Prescriptions Françaises.
- 7/ Le CLUB V FRANCE se réserve le pouvoir de modifier ce règlement à tout moment si les circonstances le justifiaient.

XX X X X X X X X XX

REGLEMENT EUROPEEN

DE LA MONOPLACE DE FORMULE V

Pour la construction d'une monoplace de Formule V, les principaux ensembles utilisés (moteur, embrayage, boîte de vitesse, essieux, mécanisme de freinage) doivent être des ensembles mécaniques VOLKSWAGEN d'origine provenant de la fabrication en série de la VOLKSWAGEN Type 1 ("Coccinelle") jusqu'au modèle 1300 cm³ (modèle 1500 cm³ exclu). Il sera fait référence par la suite à ce sujet au modèle VW "Type 1".

Ne seront admises comme pièces de série VW d'origine que les pièces figurant au catalogue de pièces de rechange du constructeur, ou bien, portant de façon très nette l'estampille attestant leur origine en tant que pièces VW.

D'autres pièces ou équipements sont seulement facultatifs dans la mesure où ils sont permis par les dispositions ci-dessous.

A - MOTEUR ET EMBRAYAGE

Moteur agréé : moteur VW Type 1 (Coccinelle) jusqu'à 1300 cm³
alésage 77 m/m - Course : 69 m/m

Embrayage : doit être un embrayage d'origine VW Type 1
(diamètre 180 m/m)

B - BOITE DE VITESSE ET ESSIEU-MOTEUR

Seule peut être utilisée la boîte de vitesse VW Type 1, entièrement synchronisée. Sont seuls autorisés les rapports de boîte suivants :

1ère Vitesse	:	10/38	soit	1/ 3,80
2ème Vitesse	:	17/35	soit	1/ 2,06
3ème Vitesse	:	22/29	soit	1/ 1,32
		23/28	soit	1/ 1,22
		23/29	soit	1/ 1,26
4ème Vitesse	:	27/24	soit	0,89 /1
		28/23	soit	0,82 /1

Les quatre rapports avant ainsi que celui de marche arrière devront être en état de fonctionnement et utilisables à tout moment.

En ce qui concerne le différentiel, seul peut être utilisé le différentiel d'origine VW avec le rapport de démultiplication suivant :

Pignon d'attaque / couronne de différentiel :

8 / 35 soit 1 / 4,375

Le différentiel, les trompettes et les demi-axes, ainsi que les moyeux de roue, les porte-moyeux et les freins doivent être des pièces d'origine VW Type 1.

C - TRAIN AVANT ET DIRECTION

L'essieu avant doit être un essieu avant d'origine VW Type 1 (jusqu'à 1300 cm³ seulement).

La fixation de l'avant-train au châssis est libre.

L'essieu avant devra être équipé d'amortisseurs télescopiques dont le mode de fonctionnement, la construction et la Marque sont laissés au choix du constructeur ; les fixations d'origine VW devront cependant être conservées.

Tous les boîtiers de direction utilisés montés en série par le constructeur sur le Type 1 sont autorisés.

Le type de volant est libre : toutefois, il ne pourra être amovible (pour faciliter la montée à bord ou la descente du pilote).

Toutes les fixations par boulons de la direction et des organes de direction devront être assurés.

D - LE CHÂSSIS

La structure monoplace doit comporter un châssis de type automobile. L'exécution de ce châssis est laissée libre : il devra toutefois être réalisé en tubes d'acier, le profil de ces tubes étant libre. La finition, en particulier la soudure de tous les points de jonction doit répondre aux exigences de la qualité la plus élevée.

La suspension de l'essieu arrière, ainsi que celle des roues arrière, doit être du type à jambes de force longitudinales.

La suspension doit être assurée par des ressorts hélicoïdaux et l'amortissement de leurs mouvements doit être assuré par des amortisseurs télescopiques ; ces ressorts et amortisseurs sont de fonctionnement, de construction, de marque et de fixation libres ; les suspensions arrière jumelées ne sont pas autorisées.

Le montage d'un stabilisateur d'exécution et d'installation quelconques, ou du ressort compensateur VW, est facultatif. Le châssis de la voiture doit être pourvu d'un arceau de sécurité qui lui est fixé d'une façon renforcée.

L'arceau de sécurité doit répondre aux exigences suivantes :

- être exécuté d'une manière assez solide pour pouvoir supporter sans se plier ou se casser - une culbute de la voiture (avec pilote et plein d'essence à bord).
- être aménagé derrière le siège du conducteur sans surplomber la tête de celui-ci.
- dépasser en hauteur d'au moins 30 m/m la tête du pilote.
- excéder en largeur, à hauteur de celles-ci, les épaules du conducteur.

Ces prescriptions et ces dimensions valent pour le pilote de la voiture dans sa position assise normale, la tête couverte du casque.

E - FREINS ET ROUES

Toutes les pièces entrant dans la composition des freins (seuls les freins à tambours sont admis) doivent être des pièces d'origine VW du Type 1.

Le système de freinage comportera un double circuit ; il doit être assuré qu'en cas de défaillance mécanique ou hydraulique les deux freins d'un même essieu au moins conserveront une complète efficacité.

Un frein à main n'est pas obligatoire. Les roues doivent être d'origine VW du Type 1 avec une jante de 15 pouces.

F - CARROSSERIE

La carrosserie peut être réalisée en métal ou bien en un matériau synthétique (fibre de verre par exemple) ; elle peut se composer de plusieurs éléments ; le profil de cette carrosserie est laissé au choix du constructeur, cependant elle ne doit recouvrir ni les roues avant ni les roues arrière.

Les pièces du moteur, à l'exception de l'entrée d'air vers le carburateur, les tuyaux d'échappement et de la commande de boîte de vitesse, ne devront pas saillir de la carrosserie.

Dimensions minimales

- du plan vertical passant par l'essieu arrière jusqu'à l'extrémité de la carrosserie 480 m/m
- largeur de la carrosserie à hauteur du plan vertical passant par l'essieu arrière 550 m/m
- largeur de la carrosserie à son extrémité arrière 400 m/m

Les fixations au châssis doivent être réalisées de telle sorte que les éléments de carrosserie ou leurs pièces ne puissent se détacher pendant la marche de la voiture.

- RESERVOIR DE CARBURANT

Le réservoir de carburant doit être placé de telle sorte qu'une cloison pare-feu l'isolera du moteur. Le réservoir de carburant ne peut être utilisé comme siège du pilote. Les installations provisoires ne sont pas autorisées.

L'orifice de remplissage doit pouvoir être hermétiquement clos et doit être pourvu d'un reniflard se terminant à l'extérieur de la carrosserie, en avant du siège du pilote.

La contenance du réservoir de carburant est libre.

- ECHAPPEMENT

Les gaz d'échappement pourront, pour chaque cylindre, être évacués par un tuyau d'échappement séparé. Les tuyaux d'échappement devront être orientés vers l'arrière, leur dessin est libre à condition que leurs extrémités soient horizontales sur une longueur minimale de 10 cm.

Les orifices des tuyaux (leur bord inférieur) doivent se trouver à 15 cm au moins au-dessus du sol. Ils doivent dépasser le plan arrière de la carrosserie d'au moins 5 cm mais pas plus de 15 cm.

- EQUIPEMENT

La monoplace doit être pourvue entre le moteur et le siège du pilote d'une cloison pare-feu efficace et continue, assurant un isolement complet de ces deux parties de la voiture (hauteur minimale : 635 mm).

Au surplus, chaque véhicule doit comporter :

- un démarreur électrique permettant au pilote assis à son volant de mettre le moteur en marche.
- un récupérateur d'huile d'une capacité minimale de UN litre ; tous les reniflards du moteur et de la boîte doivent être conduits à ce récupérateur.
- un rétroviseur efficace sur chacun des côtés de la voiture, d'une surface réfléchissante de 50 cm² minimum.
- un extincteur efficace, prêt à l'emploi, à portée de main du pilote dans l'habitacle.

./

J - DIMENSIONS

Longueur hors-tour	minimale	:	3.100 m/m
	maximale	:	3.350 m/m
Empattement	minimum	:	2.070 m/m
	maximum	:	2.120 m/m
Voies	avant maximale		1.305 m/m
	arr. maximale		1.360 m/m

Dimensions mesurées avec les roues verticales :

Garde au sol	(avec le réservoir plein
100 m/m minimum	(et le pilote à bord

Largeur de la carrosserie mesurée à hauteur de la cloison pare-feu.....

minimum 860 m/m

Hauteur de la cloison pare-feu minimum 635 m/m

Poids minimum de la voiture en ordre de marche sans carburant et sans pilote..... 375 Kg

MODIFICATIONS AUTORISEES

Généralités :

Les pièces d'origine VW peuvent par un façonnage ultérieur être équilibrées, égalisées, ajustées, polies et affinées, à la condition toutefois qu'il soit possible à tout moment d'établir avec évidence leur identité avec la pièce d'origine VW.

Par polir, il faut entendre exclusivement l'égalisation et la finition des surfaces.

Est interdite toute adjonction de matière, quel qu'en soit la forme ou le genre ; sont interdits également, l'étirage ou tout autre traitement entraînant une modification des propriétés mécaniques (l'agencement moléculaire) ou de la surface du métal.

Tous les ressorts sont libres ; toutefois, leur nombre par rapport à l'équipement d'origine ne peut être modifié en aucun cas.

A - Moteur et embrayage :

Seule peut être utilisée, par remplacement des cylindres et pistons, la première cote de rectification (0,5mm) prévue par le constructeur.

Le volant moteur peut être allégé jusqu'à 5,450 kg.

On peut aménager dans le sous-carter des chicanes en tôle pour assurer une alimentation continue de la pompe à huile.

Il est également autorisé de prolonger le sous-carter par un contenant quelconque d'un volume maximum de 250 cm³ ; toutefois la garde au sol doit rester de 100 mm.

Les conduits d'admission et d'échappement dans la culasse peuvent être retravaillés et polis ; toutefois, le diamètre des conduits d'admission ne pourra être supérieur à 29 mm. et le diamètre des conduits d'échappement ne pourra être supérieur à 33 mm.

Les soupapes d'admission et d'échappement y compris leurs guides doivent être des pièces d'origine VW de la série du Type 1.

Le façonnage ultérieur de l'arbre à cames d'origine VW ne peut avoir pour suite aucune modification de la forme de la came, ni de la hauteur de levée.

Le façonnage ultérieur sur les carter-moteurs, sur les pistons, cylindres et culasses ne peut entraîner aucune élévation du taux de compression. Le volume de combustion - avec les soupapes en place et la bougie d'allumage vissée - doit correspondre aux données du constructeur sur la fiche d'homologation, et précisément :

- pour le moteur 1.200 cc. : au moins 44 cc.
- pour le moteur 1.300 cc. : au moins 45 cc.

La distance de la face du piston jusqu'au sommet du cylindre doit être au moins d'un millimètre.

Tous les carburateurs montés par le constructeur dans les VW du Type 1 peuvent être utilisés, tout en conservant la pipe d'admission d'origine. Les gicleurs, le diffuseur et le flotteur peuvent être modifiés ; le clapet du starter peut être démonté.

Le filtre à air du carburateur peut être ôté ou être remplacé par une extension du diffuseur d'aspiration (tromblon d'admission).

La conduite de pré-chauffage de la pipe d'admission peut être enlevée.

Les brides et les colliers des tuyaux d'échappement peuvent être adaptés au diamètre choisi pour les tuyaux.

Tout distributeur d'allumage monté par le constructeur dans les VW du type 1 peut être utilisé.

Dans la génératrice, l'induit peut être supprimé.

Les tôles de blindage au-dessous des cylindres peuvent être modifiées librement.

L'exécution de la commande d'embrayage, mécanique ou hydraulique, est libre.

B - Boîte de vitesse et train propulseur :

Le démontage, même partiel, du mécanisme de synchronisation, n'est pas autorisé. La commande de changement de vitesse peut être d'une construction quelconque.

Le montage d'un différentiel autobloquant - ou d'un limiteur de glissement - est interdit.

C - Train-avant et direction :

Pour adapter la suspension, on peut remplacer un faisceau de lames de torsion par un stabilisateur, et modifier le second. Le montage d'un stabilisateur supplémentaire - de forme quelconque - est autorisé.

L'installation du boîtier de direction est libre ; les modifications qui en résultent pour le bras de direction (bras Pitman) pour les barres d'accouplement, les bras de suspension et la colonne de direction sont autorisées.

D - Essieu arrière et freins :

Le montage d'un stabilisateur d'exécution et d'installation quelconque est autorisé.

La marque et l'exécution des garnitures de freins sont libres.

E - Roues et pneumatiques :

En plus des roues du Type 1, les roues d'origine VW de 4,5 J x 15 sont également autorisées sur l'essieu arrière. En cas d'utilisation de ces roues, les tambours des freins arrière doivent être munis de boulons de roues correspondants plus longs ; pour maintenir la voie, des épaisseurs de 12 mm. doivent être utilisées entre le tambour et la jante.

Tous les pneus qui conviennent aux jantes VW de 15 pouces de diamètre, et qui sont autorisés pour des vitesses de plus de 150 km/h, peuvent être utilisés. Conformément aux conventions internationales, ces pneus doivent porter comme indication derrière la mesure de la largeur du pneu, les lettres S, H, SR, HR ou la désignation "RACING". (1)

(1) - Les pneus RACING ne sont pas autorisés en France dans les courses nationales, mais sont autorisés pour les courses à participation internationale.

DIVERS :

Seul peut être utilisé, tant pour les entraînements que pour les courses, du carburant commercial comme il est délivré normalement aux stations de ravitaillement routières dans le pays où se déroule la compétition.

Des additifs qui modifient les propriétés du carburant (l'indice octane, etc....) (à l'exception des huiles pour haut de cylindres), sont interdits.

Ces prescriptions européennes pour voitures de courses de Formule V valent jusqu'au 31 décembre 1967.

1er JANVIER 1967

Edité par le Club V France
19, Avenue Franklin-Roosevelt
P A R I S (8^e)

Demande d'adhésion au CLUB V FRANCE

Président: Maurice TRINTIGNANT

Boîte Postale : 36506

PARIS

Nom :
Prénom :
Profession :
Date :
et Lieu de Naissance :
Permis de Conduire N° :
Délivré le à
Licence F.F.S.A. N°
(Nationale/ Internationale)

sympathisant
désire adhérer au CLUB V FRANCE en qualité de membre pratiquant
d'honneur

Ci-joint, le montant de ma cotisation, soit Frs en un chèque
bancaire/ postal.

A, le

Signature

Cotisations: Membres sympathisants = 15 francs
Membres pratiquants = 25 francs
Membres d'honneur = 50 francs minimum

PS: Joindre 1 photo d'identité.