

Règlements CVQ 2025

Pour s'aligner sur la grille de départ, une première règle à respecter : le véhicule doit avoir été commercialisé au cours de l'année-modèle 1982 ou avant. La seconde, ledit véhicule doit s'alimenter de carburateurs. Au CVQ, nous nous efforçons de rendre les règlements simples à observer. Si le présent document ne répond pas à toutes vos questions, nous vous encourageons à communiquer avec nous. Nous veillerons à vous guider dans vos modifications en fonction de vos aspirations et de votre budget.

CLASSES:

Les voitures sont divisées en classes en fonction de la cylindrée et de son temps au tour. Plus de 2 litres (VMT1) ou 2 litres et moins (VMT2). Dans le cas de la classe VMT2, la cylindrée ne fait pas foi de tout. Si un véhicule VMT2 tourne plus vite que 1:59.00 au tour sur le Mont-Tremblant, il sera reclassé en VMT1.

Les moteurs rotatifs utiliseront un facteur de multiplication de 1,7. (12A = 1948 cm³ et 13B = 2224 cm³) Toutes les voitures doivent utiliser des carburateurs. La voiture doit être dérivée d'un modèle de production de l'année-modèle 1982 ou plus âgée. Les reproductions ou les « hommages » (*tribute cars*) dérivés de voitures de production homologuées peuvent participer, mais peuvent être classés dans la classe VMTX. Toutes les voitures qui ne respectent pas l'esprit des règles peuvent postuler pour intégrer la grille.

Le comité exécutif de CVQ se réserve le droit d'inclure ou d'exclure toute voiture.

CARNET DE BORD: Toutes les voitures doivent avoir un carnet de bord qui doit être présenté lors de l'inspection technique. Toutes les divergences notées lors du dernier événement doivent avoir été corrigées. Toutes les voitures qui n'ont pas de carnet de bord en obtiendront un si le véhicule obtient le feu vert de l'inspecteur officiel au terme de son contrôle technique.

PNEUS: Les pneus sont libres. Les roues peuvent être de +1 pouce ou -1 pouce du diamètre d'origine du véhicule.

MOTEUR: Le moteur doit être du même type et de la même fabrication que celui d'origine. Il y a la possibilité de monter tout moteur de remplacement à la condition que ce type moteur ait été utilisé sur ce véhicule avant 1982 dans le cadre d'une compétition vintage ou historique. Pour préserver le caractère historique des véhicules et pour s'assurer d'une compétition équitable, les participants ont la responsabilité de documenter les modifications et s'assurer que celles-ci correspondent le plus possible à la version originale.

SUSPENSION: Tous les composants de direction et de suspension doivent être exempts d'usure excessive ou de jeu. Le système de suspension (ressort, type d'amortisseur et bras de suspension) d'origine doit être conservé et doit être fixé aux emplacements d'origine. L'ajout de

barres antiroulis, de barres de traction ou de barres de localisation d'essieu est autorisé. Les amortisseurs à levier doivent être conservés s'ils figuraient sur le véhicule d'origine.

FREINS: Les systèmes de freinage sont libres. Le remplacement des freins à tambour par des disques est encouragé pour des raisons de sécurité. La surface de contact du rotor ou du tambour doit être en matériau ferreux. Les freins céramiques et carbones sont prohibés.

SYSTÈME D'ALLUMAGE: Tous les composants sont libres, mais l'allumage doit être livré aux bougies par l'entremise du distributeur. Les systèmes MSD, les limiteurs de régime sont approuvés.

MODIFICATIONS: Toutes modifications apportées au moteur, à la carrosserie, à la suspension ou aux freins afin de mettre à jour ou améliorer les performances du véhicule doivent être examinées par le comité exécutif pour s'assurer de leur conformité. Il incombe au pilote de fournir une preuve documentée que la modification a déjà été réalisée sur ce véhicule avant 1982.

Acquisition de données : Il n'est pas interdit d'acquérir des données, cependant celles-ci ne peuvent pas être consultées par le pilote pendant une séance en piste. Les informations sur les temps au tour peuvent cependant être communiquées au pilote à l'aide d'un panneau le long de la ligne des puits.

Toutes les voitures doivent être conformes aux exigences de sécurité selon les règles de compétition générales publiées par la région d'origine du pilote/voiture. L'exception est la suivante :

Siège de course. Nous recommandons vivement l'utilisation de sièges de course qui répondent aux normes SFI ou FIA et qui sont installés selon ces normes. Les sièges principalement fabriqués en plastique, en PVC, en ABS ou en matériaux similaires ne sont pas autorisés.

Nous recommandons très fortement l'utilisation d'un siège de course qui répond aux normes (incluant l'installation) SFI ou FIA. L'usage d'un siège d'époque n'est pas proscrit, mais certaines conditions s'appliquent. Un siège baquet d'époque qui n'a pas d'appui-tête intégré doit en avoir un. Celui-ci assurera une protection supplémentaire au pilote et doit être attaché à l'arceau de sécurité ou à la cage. Cet appui-tête doit dépasser le point médian du casque lorsque le conducteur est dans sa position de conduite. L'appui-tête ne doit pas obstruer les mouvements de la tête (casque) du pilote. Ils doivent couvrir une superficie minimale de 36 pouces carrés et maintenir une distance de moins de 3 pouces du casque. Pour garantir une sécurité optimale, le rembourrage recouvrant l'appui-tête doit être en matériau haute densité conforme aux spécifications SFI 45.2 ou équivalent FIA.

L'utilisation de rails visant l'ajustement du siège est acceptée. Les rails doivent toutefois être solidement fixés et renforcés. Il est essentiel que tous les boulons de fixation soient au minimum de grade 8.