

n° 1
1981

FRANCE-AUTO

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

SPECIAL



REGLEMENTS

1981

VOITURES DE PRODUCTION

REGLEMENT TECHNIQUE

DEFINITION

Voitures de tourisme fabriquées en grande série et conformes aux prescriptions du Code Sportif International en qualité des modèles homologués en Groupe 1. Les extensions et les variantes (sauf les évolutions normales du type) homologuées après le 1^{er} FEVRIER 1981 ne seront pas admises.

Les voitures doivent être utilisées dans leur version de série homologuée en Groupe 1. Elles peuvent avoir subi des modifications définies ci-après.

Les modifications autorisées ne doivent pas entraîner des transformations aux éléments qui ne sont pas mentionnés.

Les pièces d'origine ayant subi toutes les phases de la fabrication prévues par le constructeur pour la construction de série, peuvent faire l'objet de toutes opérations de mise au point par lissage, grattage ou polissage, à condition que les dimensions et poids figurant sur la fiche d'homologation, pour le modèle considéré, soient intégralement respectés sous réserve des tolérances de l'Article 258 de l'Annexe "J".

Il est bien entendu que si la numérotation de l'Annexe "J" 1981 diffère de celle de l'édition 1981, une correspondance sera établie et publiée dans "FRANCE-AUTO".

— Toute adjonction de matière ou de pièce est formellement interdite.

— Toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine identique à la pièce usée.

— Tout ce qui n'est pas explicitement autorisé par la Réglementation du Groupe 1 et par le présent règlement est formellement interdit.

B. MONTAGES ET MODIFICATIONS AUTORISEES

B.1. - Alimentation

Le(s) carburateur(s) ou dispositif d'injection figurant sur la fiche d'homologation ne doit (vent) être ni changé(s), ni modifié(s).

Il est cependant permis d'en changer les éléments qui régissent le dosage de la quantité de carburant admise au moteur, mais non celle de l'air. A condition que la boîte d'origine du filtre à air soit conservée, il est permis d'en enlever l'élément filtrant.

Il sera possible de monter des manches à air qui prendront l'air derrière la calandre pour l'amener dans la boîte du filtre à air des carburateurs.

La suppression des éléments anti-pollution est autorisée pour autant que la quantité d'air admise au moteur ne soit pas accrue par celui-ci.

Une ou plusieurs pompes à essence électrique pourra (ont) doubler ou remplacer une pompe à essence d'origine. Elle(s) ne pourra (ont) en aucun cas être monté(s) dans l'habitacle. Uniquement pour les voitures équipées de moteur à 4 cylindres et dont la cylindrée est comprise entre 1 800 et 2 000 cm³, possédant un seul carburateur homologué, il sera possible de monter deux carburateurs double-corps, en changeant la tubulure d'admission, éventuellement. Le diamètre maximum de la buse devra être de 40 mm.

B.2. - Cotes de réalésage

Il sera permis une cote de réalésage maximale de 0,6 mm, à condition qu'il n'y ait pas de franchissement de classe de cylindrée (Article 252 h). Le chemisage est autorisé dans les conditions énoncées ci-dessus.

B.2 - bia-Pistons

Les pistons sont libres. Il sera possible de bague les pieds de bielle pour le montage de ceux-ci. Les boulons ou vis de bielle sont libres sous réserve que le poids de la bielle reste celui homologué.

B.3 - Rapport volumétrique

Le rapport volumétrique est libre.

B.4 - Arbre(s) à cames, poussoirs ou culbuteurs

Le (les) arbre(s) à cames est (sont) libre(s), sous réserve des cotes de la fiche d'homologation additionnées aux tolérances du Code Sportif International (S-T/U). La forme des faces de contact des poussoirs et culbuteurs est libre, ainsi que la levée de soupapes.

B.5 - Ressorts moteurs (ex : ressorts de soupapes)

Les ressorts peuvent être modifiés ou remplacés par d'autres du même type et de même nombre à la condition expresse que cela n'entraîne aucune autre modification. Les lunettes destinées à augmenter la tension des ressorts sont autorisées.

B.6 - Allumage

Système d'allumage

L'allumeur, la bobine d'allumage ou le générateur de haute tension (électronique ou autre) sont libres, sous réserve de conserver le principe d'allumage (allumage par batterie, allumage magnétique) et que l'allumeur soit interchangeable avec celui d'origine. Par exemple, un allumage électronique commandé par plots sur le volant moteur est interdit si le constructeur a prévu un distributeur rotatif séparé.

B.7 - Refroidissement, circuit de refroidissement d'eau

Le radiateur et les tuyauteries d'eau sont libres, à condition de maintenir leur emplacement d'origine. Le liquide de refroidissement doit être l'eau ou le mélange antigel prévu à l'origine par le constructeur.

Le montage d'un écran de radiateur est autorisé.

Thermostat : libre. Celui-ci peut être supprimé également.

Chauffage dégivrage : il peut être supprimé. A condition que le désembuage soit assuré.

Refroidisseur d'huile moteur : le montage d'un ou plusieurs radiateurs d'huile moteur est autorisé, mais celui ou ceux-ci doit (vent) être monté (s) en retrait des parois extérieures de la carrosserie, mais à l'extérieur de l'habitacle, de même que les canalisations.

B.8 - Lubrification du moteur

Le Carter d'huile est libre ainsi que la position de la crépine de prise d'huile. Le diamètre des canalisations d'huile est libre. La pompe à huile doit être celle d'origine. Mais le tirage du clapet de décharge peut être modifié.

B.9 - Eléments élastiques de support moteur

L'élasticité des éléments élastiques de support moteur est libre. La position du moteur dans la caisse ne doit pas être changée, soit par translation ou rotation ou toute combinaison de ces déplacements. Les points de fixation du moteur sur le châssis ou la coque doivent rester ceux d'origine.

B.10 - Echappement

Le système d'échappement est entièrement libre, à partir de la sortie du ou des collecteurs (Article 252 o). La tuyauterie devra aboutir sur l'un ou les deux côtés, ou à l'arrière de la voiture en accord avec les règles du Code Sportif International (Article 255 j).

B. TRANSMISSION D'ENERGIE

B.1. - Embrayage

Le matériau et le mode de fixation de la garniture d'embrayage sont libres ainsi que les ressorts, à condition que leur nombre et leur type soient ceux prévus à l'origine. Par type, il faut entendre hélicoïdal, à membrane, etc. Le flexible de l'embrayage est libre.

B.2 - Boîte de vitesses

Il sera possible de monter une boîte 5 vitesses sous réserve que celle-ci figure au catalogue du constructeur, et soit vendue par le réseau des concessionnaires. Le concurrent devra fournir tous les renseignements techniques relatifs à cette boîte.

Chaque combinaison de rapports figurant sur la fiche d'homologation doit être considéré comme une entité non modifiable.

Surmultiplication : par dérogation au règlement Groupe 1, l'adjonction d'un système de surmultiplication à la boîte de vitesse existante est interdite, à moins qu'il ne soit dûment homologué sur le modèle de série. Dans ce cas le principe de sa commande (électrique, manuelle, etc) est maintenu.

Levier de commande de la boîte de vitesses : le levier de commande de la boîte de vitesses devra occuper l'emplacement prévu par le constructeur et mentionné sur la fiche d'homologation. La forme et la longueur de ce levier sont libres.

B.3 - Couple final de transmission, différentiel

Les couples de transmission (coniques ou cylindriques) sont libres, sous réserve d'être disponibles au catalogue du constructeur. Le concurrent devra fournir, lors de la première vérification de sa voiture, le numéro de référence de la pièce ainsi que le nombre de dents.

Il sera possible de monter un couple conique différent de celui d'origine à condition qu'il puisse se monter sans modification au lieu et place du différentiel d'origine et qu'il figure au catalogue du constructeur et soit vendu par le réseau des concessionnaires.

Blocage de différentiel : un différentiel à glissement limité (limited slip) est libre, à condition qu'il puisse se monter sans modification, au lieu et place du différentiel d'origine ou dûment homologué.

B.4 - Eléments élastiques de suspension des éléments de transmission (boîte et pont)

L'élasticité des éléments élastiques suspendant ces éléments de transmission est libre, à condition que les supports et fixations d'origine soient conservés et que ces éléments de transmission conservent leur position d'origine par rapport à la caisse.

C. SUSPENSION

C.1 - Ressorts de suspension

Les ressorts de suspension doivent être conservés en nombre et type (ex : ressorts à lames, hélicoïdaux, etc.) Au-delà, ils sont libres. Les coupelles recevant le ressort de suspension peuvent être renouées réglables selon la direction de l'axe du ressort (cas des ressorts hélicoïdaux).

C.2 - Barre anti-roulis

Le diamètre et la forme de la (des) barre(s) anti-roulis est (sont) libre(s). Leurs points de fixation d'origine aux éléments de la structure suspendue doivent être conservés, sauf en ce qui concerne leur élasticité. Un système de réglage peut être monté.

Pour les véhicules homologués sans barre anti-roulis, il sera possible d'adopter une barre anti-roulis avant, et (ou) un e barre anti-roulis arrière. La fixation doit être effectuée de manière à ne pas compromettre la rigidité et la longévité de la structure suspendue.

La fixation des barres anti-roulis, côté non suspendu, est libre.

C.3 - Amortisseurs, Eléments élastiques des points d'attache des organes de suspension

La marque et le type sont libres, mais pas leur nombre, ni leur principe de fonctionnement (ex : hydraulique, à friction, télescopique ou à bras).

Les trous de fixation de la pièce supportant le haut de l'amortisseur ainsi que le trou de passage de l'amortisseur dans la caisse doivent rester ceux d'origine.

L'élasticité des éléments élastiques des points d'attache des organes de suspension est libre, à condition de n'entraîner aucune autre modification.

En aucun cas, les éléments de suspension ne pourront être modifiés ou usinés pour permettre le montage des rotules.

Le montage d'un combine ressort amortisseur est autorisé sur les véhicules équipés de barre de torsion.

Direction : L'élasticité des éléments élastiques des points d'attache et de commande est libre, ainsi que le réglage par cale d'épaisseur de la hauteur de direction sans modification des points d'ancrage.

D. ROUES ET PNEUMATIQUES

D.1 - Roues

Les roues sont libres et doivent respecter les dimensions et les poids mentionnés dans le tableau joint en annexe. Les quatre roues de la voiture doivent être identiques en ce qui concerne les dimensions (y compris le déport), le poids et le dessin. La roue de secours est facultative.

D.2 - Jantes

Deux diamètres de jantes pourront être utilisés durant la saison. Toutefois, les quatre jantes montées sur le véhicule devront être identiques au point de vue dimension.

D.3 - Pneumatiques

Le déport et la voie sont libres sous réserve que la partie supérieure du flanc du pneu monté sur la voiture en ordre de marche ne dépasse en aucun cas la largeur de la carrosserie, aux roues avant et arrière (dimensions de la fiche d'homologation), la mesure étant faite au fil à plomb dans l'axe du moyeu de la roue.

La bande de roulement du pneumatique devra être de 230 mm maximum.

Utilisation des pneumatiques lors des séances d'essais :

Lors des séances d'essais, les pilotes disposeront d'un seul train de pneus par série (4 roues) plus une roue de secours.

Aucun changement de pneumatiques ne sera toléré durant chaque série d'essais, sauf dans le cas d'une crevaison ou d'un incident constaté par un Commissaire et nécessitant le changement d'un pneumatique.

En cas de changement des conditions d'adhérence, les pilotes pourront changer leurs roues (sec ou pluie, et vice versa), ce changement sera signalé par le Directeur de Course après accord du Délégué Fédéral.

Tout pilote qui quittera la zone des stands avec son véhicule, pour rejoindre le parc concurrent, pendant la série d'essais, ne pourra reprendre la piste.

E. FREINS

Pour toutes les voitures, possibilité de monter des freins homologués en Groupe 1, dans la gamme du constructeur et commercialisés, ceci sans limite de cylindrée, sous réserve des aménagements suivants (les flexibles de freins sont libres).

E.1 - Garnitures de freins

Le matériau et le mode de fixation (ex : rivé ou collé) sont libres, à condition qu'il n'y ait aucune augmentation des surfaces de frottement.

E.2 - Servo-freins et régulateurs de force de freinage (limitateur de pression)

Le ou les servo-frein(s) n'est (ne sont) permis que s'il (s) est (sont) homologué (s) et si (s) peut (vent) être déconnecté (s) et pourra (ont) être enlevé (s).

Le double palonnier de freinage est autorisé.

Le réglage du répartiteur de freinage pourra être accessible au pilote pendant la marche de la voiture. Le répartiteur d'origine pourra être déplacé pour être monté à l'intérieur de l'habitacle.

E.3 - Refroidissement des freins

Il est permis d'enlever ou de modifier les tôles de protection des freins homologués, pour recevoir les manches à air.

Il est possible de percer les flasques et les tambours de freins ainsi que les disques et d'utiliser des manches à air, d'un diamètre maximum de 70 mm, pour le refroidissement des freins.

Il sera possible de fixer les manches à air sur les flasques supports mâchoires des freins à tambour.

En aucun cas, la surface d'entrée d'air des manches ne pourra être supérieure au double de la surface du diamètre de la manche. Ces prises d'air ne pourront se trouver qu'en dessous du niveau des moyeux des roues.

Il sera possible de percer des trous dans la carrosserie.

E.4 - Frein à main

Le mécanisme du levier du frein à main peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané.

F. CARROSSERIE - CHASSIS

F.1. - Poids

Le poids de tous les véhicules devra être supérieur ou égal à celui indiqué dans le tableau ci-après. Une tolérance de poids entre les bascules de plus ou moins 1/2 pour cent sera acceptée.

Cette échelle de poids ne sera pas modifiable au cours de saison.

Afin de permettre aux véhicules d'attendre ce poids, il sera possible, sauf en ce qui concerne le pare-brise, de remplacer les vitres latérales et la carrosserie arrière par un matériau transparent.

Le mécanisme des lève-vitres pourra être supprimé, sauf celui côté pilote.

Les capots de matle pourront être réalisés en résine armée, à condition de conserver intégralement la forme d'origine. La rigidité des capots et l'efficacité de la fermeture seront contrôlées par les Commissaires Techniques. L'articulation d'origine devra être conservée. La suppression des renforts du capot moteur est autorisée.

Les portes, à l'exception de la porte du conducteur qui devra

circuits

roster celle d'origine, pourront être réalisées en résine armée, à condition de conserver intégralement la forme d'origine.

Le lest est autorisé. Celui-ci devra être solidement fixé à l'habitacle et plombé. Ce lest devra se trouver à l'emplacement du passager ou des places arrière.

0 à 1600 cm ³		plus de 1600 cm ³		Voitures à 4 soupapes par cylindre
Cylindres	Poids Maximum	Cylindres	Poids Maximum	
0 à 1300 cm ³	750 kg	1650 cm ³	800 kg	plus de 1600 jusqu'à 2000 inclus
1350 cm ³	750 kg	1700 cm ³	813 kg	
1400 cm ³	767 kg	1750 cm ³	820 kg	
1450 cm ³	775 kg	1800 cm ³	826 kg	
1500 cm ³	784 kg	1850 cm ³	832 kg	
1550 cm ³	792 kg	1900 cm ³	838 kg	
1600 cm ³	800 kg	1950 cm ³	845 kg	
		2000 cm ³	850 kg	
		2050 cm ³	853 kg	
		2100 cm ³	856 kg	
		2150 cm ³	859 kg	plus de 2000 jusqu'à 2500 inclus
		2200 cm ³	862 kg	
		2250 cm ³	865 kg	
		2300 cm ³	868 kg	
		2350 cm ³	871 kg	
		2400 cm ³	874 kg	
		2450 cm ³	877 kg	
		2500 cm ³	880 kg	
		2550 cm ³	883 kg	
		2600 cm ³	886 kg	
		2650 cm ³	889 kg	plus de 2600 jusqu'à 3000 inclus
		2700 cm ³	892 kg	
		2750 cm ³	895 kg	
		2800 cm ³	898 kg	
		2850 cm ³	901 kg	
		2900 cm ³	904 kg	
		2950 cm ³	907 kg	
		3000 cm ³	910 kg	
		3050 cm ³	913 kg	
		3100 cm ³	916 kg	
		3150 cm ³	919 kg	plus de 3000 jusqu'à 3500 inclus
		3200 cm ³	922 kg	
		3250 cm ³	925 kg	
		3300 cm ³	928 kg	
		3350 cm ³	931 kg	
		3400 cm ³	934 kg	
		3450 cm ³	937 kg	
		3500 cm ³	940 kg	
		3550 cm ³	943 kg	
		3600 cm ³	946 kg	
		3650 cm ³	949 kg	plus de 3500 jusqu'à 4000 inclus
		3700 cm ³	952 kg	
		3750 cm ³	955 kg	
		3800 cm ³	958 kg	
		3850 cm ³	961 kg	
		3900 cm ³	964 kg	
		3950 cm ³	967 kg	
		4000 cm ³	970 kg	
		4050 cm ³	973 kg	
		4100 cm ³	976 kg	

F.2 - Le montage d'une plaque de protection sous la caisse est interdit.

F.3 - La suppression des pare-chocs est obligatoire, sauf en ce qui concerne ceux faisant partie intégrante de la carrosserie. Si les pare-chocs démontés font office de supports de clignotants, le montage de clignotants sur la caisse est obligatoire mais le modèle est libre.

F.4 - Dans l'habitacle, il est permis de supprimer les tapis de sols, le siège du passager, la banquette arrière et son dossier.

Le siège du conducteur devra être du type baquet, avec, si possible, l'appui-tête incorporé dans la structure du siège. Aucun autre élément normal de la carrosserie ne peut être supprimé ni changé.

Aucun des autres accessoires normalement montés sur la version de base du modèle homologué ne peut être remplacé ou supprimé, exception faite pour le chauffage (Voir A 7).

F.5 - Les boulons et les écrous peuvent être remplacés librement et comporter un dispositif de blocage quelconque.

F.6 - Le tapis de sol du coffre à bagages peut être enlevé. Les matériaux d'insonorisation et isolants du compartiment moteur et du coffre doivent être enlevés.

F.7 - Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

F.8 - Le volant de direction est libre.

Il est recommandé de supprimer le dispositif de blocage de direction.

F.9 - Toutes les voitures devront être équipées de l'arc-boutant de sécurité type cage (avec arc-boutant pare-brise conforme à l'article 253 e de l'Annexe "J").

F.10 - Afin d'éviter la perte éventuelle de la lunette arrière, celle-ci devra être fixée à l'aide de quatre pattes à la carrosserie.

G. RESERVOIR A CARBURANT

(voir Annexe "J", article 258b)

L'habitacle doit être séparé du compartiment moteur et de celui abritant le réservoir à essence par des cloisons étanches au feu et au liquide.

Il est recommandé de monter un réservoir de sécurité normes FIA, la capacité de celui-ci devra être de plus ou moins 10 litres par rapport au réservoir homologué et figurant sur la fiche d'homologation (nouvelle fiche - Article 147, ancienne fiche - Article 114).

H. SYSTEME ELECTRIQUE

La tension minimale du système électrique ne doit pas être changée.

H.1 - Batterie

La marque et la capacité de la batterie sont libres, mais le type monté à l'origine doit être conservé (c'est à dire : plomb, cadmium, etc.).

La batterie doit être fixée solidement, de manière à empêcher les courts-circuits et les écoulements et doit rester dans son compartiment d'origine.

H.2 - Générateurs et régulateurs

Ils sont libres, sous condition qu'ils soient adaptables sans apporter de modifications aux points de fixation.

H.3 - Système d'éclairage

(Voir Annexe "J", article 258a)

Les phares doivent rester à leur emplacement d'origine ainsi que leur nombre. Toutefois, il sera possible de remplacer leurs verres par une plaque en aluminium ou en plastique.

H.4 - Essuie-glace

Le véhicule devra être équipé d'au moins un essuie-glace en état de fonctionnement.

I. DISPOSITIFS DE SECURITE

(Voir annexe "J", article 253, les prescriptions applicables au Groupe 1)

J. SPOILERS AVANT - BECQUETS ARRIERE

Le montage d'un spoiler avant et d'un becquet arrière est autorisé, à condition de respecter les dimensions ci-dessous établies.

Spoiler avant :

Hauteur minimale mesurée à tout moment : 10 cm par rapport au sol. Largeur et longueur limitées par le périmètre général de la carrosserie, vue de dessus.

Matériau et fixation libres.

Becquet arrière : Longueur hors tout : 1,50 m.

Largeur : 20 cm.

Epaisseur : 10 cm par rapport au support.

Fixation et matériau libres.

En aucun cas, ces dimensions ne devront obliger un concurrent à limiter ses spoilers et becquets d'origine.

Précisions apportées au présent règlement

Des trous d'un diamètre minimum de 2,5 mm devront être percés soit dans le carter inférieur et dans le couvercle, ou bien sur deux vis de fixation de ces carters de même que pour le carter d'embrayage et la boîte de vitesses, ceci à seule fin de permettre le passage d'un fil métallique pour le plombage. Ces trous devront être accessibles une fois l'ensemble mécanique monté sur la voiture.

Il sera possible de monter un réservoir de décanotation d'essence, afin de supprimer le phénomène de "vapeur lock" d'une contenance maximum de 2 litres. En aucun cas, celui-ci pourra être monté dans l'habitacle.

Une grille de protection devant la ou les radiateurs est autorisée, sans toutefois modifier la carrosserie.

Le panneau de portière du conducteur pourra être allégé mais en aucun cas supprimé. Il devra garder son aspect d'origine de même que le tableau de bord.

Les tissus de garniture intérieure du pavillon pourront être supprimés.

Les amortisseurs qui étaient montés en stabilisateurs sur les FORD CAPRI, à l'arrière, ne seront pas acceptés.

Les arceaux de sécurité en aluminium sont tolérés sous réserve qu'ils correspondent aux normes demandées dans l'Annexe "J" B1 pour les arceaux en acier.

Dans le cas du remplacement d'un seul carburateur ou de la pipe à injection par deux carburateurs, une boîte à air (support du filtre à air) devra être adaptée.

Les véhicules équipés d'un système turbo-compresseur sont admis et devront respecter la réglementation de l'Annexe "J" B1.

K. AMENAGEMENTS SUPPLEMENTAIRES AUTORISES

sur les voitures françaises (en plus de tout ce qui concerne le Règlement Technique du Championnat de France des Voitures de Production 1981)

K.1 - Valables quelle que soit la cylindrée.

— Le réglage complet du (ou des) carburateur (s) est libre sous réserve de conserver le (ou les) carburateur (s) d'origine.

— Le réalésage dans les limites supérieures des classes de cylindrée du Championnat est autorisé.

— La direction est libre.

K.2 - Valables pour les cylindrées inférieures ou égales à 2 000 cm³.

— Le montage sur la RENAULT 5 ALPINE des freins AV et AR version coupe;

— Le montage, sur la RENAULT 20 TS 5 vitesses des freins AV et AR de la RENAULT 130 TS;

a) Soupapes : possibilité d'augmenter le diamètre de 5 %.

b) Arbre à cames : possibilité d'augmenter la résultante des cotes S + I — U de 20 %. Il sera tenu compte uniquement de cette résultante additionnée aux tolérances FIA, les cotes prises séparément étant libres.

c) Il sera possible de remplacer le ou les systèmes d'injection homologués par un ou deux carburateurs double corps, ainsi que la pipe d'admission.

d) Le montage de doubles carburateurs et de la pipe d'admission libre est autorisé sous réserve de conserver la cylindrée d'origine (cote de réalésage maximum de 0,6 mm autorisée).

— Barre anti-rapportement AV réglable avec possibilité d'ovulation du passage supérieur d'amortisseur dans la coque.

— Changement du combiné amortisseurs.

— Pour les RALLYE 3, les poulies et courroie d'origine pourront être remplacées par des poulies et courroie crantées.

Très important :

les aménagements concernant les voitures françaises s'appliquent aussi aux véhicules étrangers uniquement traction avant 5 et 6 cylindres, et ce jusqu'à 2 500 cm³.

Les aménagements concernant l'arbre à cames, les soupapes, l'admission (point K 2 a) b) c) d) sont permis sur les voitures étrangères 4 cylindres, d'une cylindrée maximum de 2 500 cm³.

K.3 - Les voitures françaises devant être commercialisées au cours de l'année 1981 sont autorisées à participer au Championnat dans les conditions générales énoncées dans le présent Règlement. Pour ces véhicules, le projet de fiche d'homologation devra être remis entre les mains du Commissaire Technique et ce dossier d'homologation déposé à la FISA le 15 MAI 1981 pour acceptation au 1^{er} JUILLET 1981 (exception TALBOT 2,6 litres).

INFORMATION AUX ORGANISATEURS

Pour l'obtention des visas de la F.F.S.A., faire parvenir par l'intermédiaire de la Ligue, deux mois avant l'épreuve, trois exemplaires du pré-règlement.

Déductions à retrancher de l'échelle des poids, pour compenser le handicap de certaines solutions mécaniques.

Ces déductions sont cumulables.

Cylindrée	0 à 1300	au dessus de 1300 jusqu'à 1600	au dessus de 1600 jusqu'à 2000	au dessus de 2000 jusqu'à 2500	au dessus de 2500 jusqu'à 3000	au dessus de 3000 jusqu'à 3500	au dessus de 3500 jusqu'à 7500
Véhicule avec 1 seul carburateur	- 10 kg	- 10 kg	- 10 kg	- 15 kg	- 20 kg	- 35 kg	- 35 kg
Véhicule avec frein à tambour ar	- 20 kg	- 20 kg	- 20 kg	- 30 kg	- 60 kg	- 90 kg	- 90 kg
Véhicule à traction avant	- 15 kg	- 20 kg	- 25 kg	- 30 kg	- 35 kg	- 40 kg	- 40 kg

JANTES

Cylindrée	0 à 1300	au dessus de 1300 jusqu'à 1600	au dessus de 1600 jusqu'à 2000	au dessus de 2000 jusqu'à 2500	au dessus de 2500 jusqu'à 3000	au dessus de 3000 jusqu'à 3500	au dessus de 3500 jusqu'à 7500
Largeur des Jantes Maximum	6,5	6,5	6,5	7	7,5	7,5	7,5
Poids minimum des Jantes	4,650 kg	4,650 kg	4,650 kg	5,250 kg	5,250 kg	5,500 kg	5,500 kg