

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES VOITURES DE PRODUCTION

RÈGLEMENT SPORTIF

ART. 1

La FEDERATION FRANCAISE DU SPORT AUTOMOBILE organise en 1982 un Championnat de France des Voitures de Production et un Critérium des Voitures de Production.

Le Championnat de France des Voitures de Production est ouvert aux véhicules du Groupe A et 1 (Annexe "J" 1981), de 0 à une cylindrée illimitée, et comprenant les "X" meilleurs temps des essais, correspondant au nombre de voitures admis sur chaque circuit.

Le Critérium des Voitures de Production est ouvert aux véhicules du Groupe A et 1 (Annexe "J" 1981), de 0 à une cylindrée illimitée, et comprenant les "X" non qualifiés après les essais, correspondant au nombre de voitures admis sur chaque circuit.

ART. 2 — Voitures admises

Seules seront admises au départ de chaque épreuve les voitures de tourisme de série homologuées en Groupe A par la FISA, et les voitures homologuées en Groupe 1 en 1981. Seront autorisées les modifications prévues à l'Article 258 du Code Sportif International ainsi que celles figurant au Règlement Technique du Championnat.

Les numéros d'articles du Code Sportif International indiqués dans le Règlement du Championnat et son annexe technique sont ceux figurant dans l'édition 1981. Il reste bien entendu, qu'au cours de la saison 1982, sera seul valable le Code Sportif International, édition 1982. La numérotation des articles pouvant être différente, un communiqué pour l'équivalence sera publié ultérieurement.

ART. 3 — Classes de cylindre

Les voitures engagées seront réparties de la façon suivante :

Pour le Championnat de France des Voitures de Production

- de 2 500 cm³ ;
- + de 2 500 cm³.

Pour le Critérium des Voitures de Production

- 0 à 1 300 cm³ ;
- plus de 1 300 à 1 600 cm³ ;
- plus de 1 600 à 2 500 cm³ ;
- plus de 2 500 cm³.

ART. 4 — Concurrents - conducteurs

Le Championnat de France et le Critérium sont réservés aux pilotes titulaires d'une licence de conducteur délivrée par la F.F.S.A., 1, 2, 3, 4 étoiles.

Un pilote étranger titulaire d'une licence internationale de conducteur délivrée par son A.S.N. pourra être admis au départ des courses comptant pour le Championnat ou le Critérium, à condition qu'il ait une autorisation de son A.S.N. pour participer à l'épreuve. Cependant, il ne marquera pas de point.

ART. 5 — Participation au Championnat ou au Critérium

Un pilote pourra participer au Championnat ou Critérium, à l'intérieur du Championnat ou du Critérium, un pilote peut changer de marque et de type de voiture, selon les épreuves, sous les réserves suivantes :

a) si le changement a lieu à l'intérieur d'une des classes définies à l'Article 3, le pilote recevra tout au long de la saison les points définis à l'Article 12 ;

b) si le changement met en cause des voitures appartenant à deux classes de cylindrée différentes, les points obtenus avec chacune des voitures (aussi bien au classement général qu'à la classe) seront comptabilisés

séparément et seul le meilleur total sera pris en compte en fin de saison, pour l'attribution du titre et des prix.

ART. 6 — Inscription - engagements

Tous les pilotes désirant participer au Championnat ou au Critérium devront s'inscrire auprès de la F.F.S.A. avant le 1^{er} AVRIL 1982. Pour cela ils devront renvoyer un bulletin d'engagement dûment rempli à la F.F.S.A. **Un pilote s'inscrivant après le 1^{er} AVRIL 1982, pourra participer au Championnat ou au Critérium, mais il ne marquera pas de point.**

ATTRIBUTION DE NUMEROS

Pour les 20 premiers, l'attribution des numéros de course sera faite et s'effectuera par la FFSA, obligatoirement en fonction de la position de chacun lors du classement final du CHAMPIONNAT DE FRANCE DES VOITURES DE PRODUCTION de l'année précédente.

ART. 7 — Calendrier des épreuves qualificatives

Le Championnat et le Critérium seront disputés, en principe sur 15 courses (voir calendrier en annexe).

ART. 8 — Caractéristiques des épreuves

Les épreuves du Championnat et du Critérium seront courues en 2 courses distinctes :

- 1^o) Pour le Critérium, distance comprise entre 40 et 50 kms maximum ;
- 2^o) Pour le Championnat, distance comprise entre 80 et 100 kms maximum.

Toutefois, en ce qui concerne les circuits acceptant moins de 20 voitures au départ, l'épreuve comprendra pour le Championnat et le Critérium deux manches qualificatives de 40 kms maximum, courues obligatoirement à la suite, et une finale dont la distance sera comprise entre 40 et 80 kms. Cette finale aura lieu au plus tôt cinq heures après la fin de la deuxième manche éliminatoire, les pilotes de la première manche étant mis en parc fermé jusqu'à la fin de la deuxième manche.

En cas d'arrêt de la course pour cas de force majeure, il serait appliqué l'Article 23 des prescriptions générales des Championnats FIA.

ART. 9 — Essais

Pour chaque course, les pilotes disposeront de deux séances d'essais officiels chronométrés au 1/100 de seconde, séparés par un intervalle minimum de quatre heures et d'une durée minimale de :

40 MINUTES CHACUNE DANS LE CAS D'UNE SEULE SERIE D'ESSAIS ;

OU DE

30 MINUTES CHACUNE DANS LE CAS DE DEUX SERIES.

Dans la mesure du possible, une séance d'essais libres de 15 minutes devra être prévue au plus tard trois heures avant le départ de la course et ce pour le Championnat et le Critérium.

La répartition des concurrents pour les séries d'essais sera faite après deux courses en fonction du classement des essais des deux premières épreuves par addition des places. Pour les deux premières courses, la définition des manches sera la suivante :

- première manche : numéros PAIRS.
- deuxième manche : numéros IMPAIRS.

Pour prendre le départ de la course, les pilotes devront avoir accompli au minimum un tour complet lors des essais officiels. Le meilleur temps sur un tour devra être inférieur ou égal à 110 % de la moyenne des deux meilleurs temps de leur classe, dans leur série d'essais.

ART. 10 — Qualifications - Grilles de départ

Outre les prescriptions indiquées à l'Article 9, la qualification des pilotes pour chaque course aura lieu de la façon suivante :

A l'issue des essais, seront qualifiés pour disputer la course comptant pour le Championnat : les "X" meilleurs temps des séries d'essais, dans le cas où l'écart entre la moyenne des 5 meilleurs temps des deux séries d'essais serait inférieure à 1 % de la moyenne des cinq premiers de la meilleure série, les "X" meilleures places des séries d'essais, dans le cas où l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps des deux séries d'essais serait supérieure ou égale à 1 % de la moyenne des cinq premiers de la meilleure série. Dans ce cas, en ce qui concerne la grille de départ, les séries resteront séparées. Les pilotes de la série la plus rapide seront à la corde.

Cas de deux manches et d'une finale :

Lorsque les temps des deux séries d'essais sont confondus (règle 1 %), les manches seront ainsi constituées : le meilleur et le troisième meilleur temps dans la première manche, le deuxième et le quatrième meilleur temps dans la seconde manche, et ainsi de suite.

Lorsque les séries d'essais restent séparées, la première manche comprendra le meilleur temps de la série la plus rapide et le deuxième meilleur temps de la série la plus lente, la seconde manche comprendra le deuxième temps de la plus lente, et ainsi de suite.

Dans les deux manches, tous les pilotes de la série la plus rapide seront à la corde.

Seront qualifiés pour la finale, les 7 meilleurs temps et les 3 meilleurs temps sur un tour des non qualifiés dans chaque manche, en fonction des places disponibles, en tenant compte des meilleurs temps parmi ces derniers.

Les pilotes de la manche gagnée avec la moyenne la plus rapide se trouvant tous à la corde.

Quelles que soient les circonstances, les 5 premiers du classement provisoire du Championnat (Championnat 1981 pour la première course) seront automatiquement qualifiés. Cependant, pour prendre le départ de la course, les pilotes devront avoir accompli au minimum 1 tour complet lors des essais officiels. Le meilleur temps sur un tour devra être inférieur ou égal à 110 % de la moyenne des 2 meilleurs temps de leur classe, dans leur série d'essais.

S'ils ne l'étaient pas dans les conditions normales définies ci-dessus, ils partiraient en dernière ligne sur la grille.

ART. 11 — Méthode de classification

A chaque course, ne seront classées que les voitures ayant accompli au moins les 9/10 de la distance effectuée par le vainqueur de leur classe. Lorsque les 9/10 du nombre total des tours formeront un nombre avec décimales, on arrondira au nombre entier inférieur.

ART. 12 — Attribution des points

POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES VOITURES DE PRODUCTION :

Du classement général de chaque épreuve, seront retirés les pilotes étrangers.

Points au scratch :			
1	..... 20 pts	6	..... 6 pts
2	..... 15 pts	7	..... 4 pts
3	..... 12 pts	8	..... 3 pts
4	..... 10 pts	9	..... 2 pts
5	..... 8 pts	10	..... 1 pt

Points à la classe :			
1	..... 9 pts	4	..... 3 pts
2	..... 6 pts	5	..... 2 pts
3	..... 4 pts	6	..... 1 pt

Les pilotes ayant accompli le meilleur temps sur un tour dans chaque classe marqueront un point supplémentaire, et cela uniquement dans le CHAMPIONNAT.

Critérium :

Points à la classe :			
1	..... 9 pts	4	..... 3 pts
2	..... 6 pts	5	..... 2 pts
3	..... 4 pts	6	..... 1 pt

Marques :

Seuls les points par classe seront comptabilisés. Les points seront marqués par modèle, exemple : FORD ESCORT, FORD CAPRI, BMW 530 i, etc...

ART. 13 — Résultats obtenus

CONDUCTEURS : sera retenu le nombre d'épreuves courues moins 3.

Dans le cas où seulement N épreuves auraient lieu, ne seraient retenus que les (N-3) meilleurs résultats.

MARQUES : Tous les résultats sont retenus.

ART. 14 — Classement final

Seront déclarés respectivement Champion de France des Voitures de Production et Vainqueur du Trophée du Critérium des Voitures de Production, et gagnants de la Coupe des Marques, les conducteurs et les marques qui totaliseront le plus grand nombre de points après application des Articles 12 et 13.

La conductrice la mieux classée dans les 10 premiers du Championnat sera déclarée Championne de France. Si elle n'est pas classée dans les 10 premiers du Championnat, elle recevra seulement la Coupe des Dames.

En cas d'ex-aequo, la FFSA désignera les vainqueurs en se basant sur la qualité des places obtenues ou sur telles autres considérations qu'elle jugera convenables si la qualité des places ne permet pas de les départager. A l'issue du Championnat et du Critérium, si 50 % des épreuves n'ont pas été disputées, la FFSA pourra ne pas attribuer les titres de Champion de France et Vainqueur du Critérium des Voitures de Production.

Le Conducteur proclamé en 1982 Champion de France des Voitures de Production, et le Conducteur proclamé en 1982 Vainqueur du Critérium des Voitures de Production, reçoivent chacun une médaille de la FFSA et éventuellement d'autres récompenses.

ART. 15 — Publicité et numéros

Voir prescriptions générales.

Les concurrents pourront apposer les publicités de leur choix, en conformité avec le Règlement Général de Publicité de la FFSA.

"Les concurrents sont autorisés à apposer sur leur véhicule toute publicité à condition qu'elle ne soit ni politique ni outrageante et que, d'une manière générale, elle soit conforme aux dispositions légales en vigueur".

ART. 16 — Vérifications

La FFSA pourra procéder, durant la saison, à des vérifications techniques de conformité.

REMBOURSEMENT DES FRAIS DE DEMONTAGE :

En cas de démontage décidé par les Commissaires Sportifs, l'ASA organisatrice devra effectuer le remboursement des frais de démontage, selon le barème, aux concurrents reconnus conformes dans le mois qui suit l'épreuve.

ART. 17 — Sécurité

La cagoule n'est pas obligatoire.

Voir prescriptions générales.

ART. 18 — Prix

Critérium des Voitures de Production : 13 500 Francs

1^{er} 1 000 F
2^e 620 F

Classe inférieure à 1 300 cm³ :
1^{er} 1 200 F 3^e 770 F
2^e 1 000 F

Classe supérieure à 1 300 cm³ et inférieure ou égale à 1 600 cm³ :
1^{er} 1 200 F 3^e 770 F
2^e 1 000 F

Classe supérieure à 1 600 cm³ ou égale à 2 500 cm³ :
1^{er} 1 200 F 3^e 770 F
2^e 1 000 F

Classe supérieure à 2 500 cm³ :
1^{er} 1 200 F 3^e 770 F
2^e 1 000 F

Championnat de France des Voitures de Production : 33 000 Francs

Classement général :
1^{er} 2 750 F
2^e 1 430 F

Classe de 0 à 2 500 cm³ :
1^{er} 3 300 F 6^e 1 100 F
2^e 2 750 F 7^e 990 F
3^e 2 090 F 8^e 880 F
4^e 1 430 F 9^e 770 F
5^e 1 100 F

Classe plus de 2 500 cm³ :
1^{er} 3 300 F 6^e 1 100 F
2^e 2 750 F 7^e 990 F
3^e 2 090 F 8^e 880 F
4^e 1 430 F 9^e 770 F
5^e 1 100 F

Handicap poids

Les 4 premiers de chaque épreuve comptant pour le Championnat de France des Voitures de Production subiront un handicap en poids selon l'échelle suivante :

1^{er} 20 kg 3^e 10 kg
2^e 15 kg 4^e 5 kg

Exemple :

EPREUVE A
1^{er} Monsieur V ... + 20 kg 3^e Monsieur X ... + 10 kg
2^e Monsieur W ... + 15 kg 4^e Monsieur Y ... + 5 kg

EPREUVE B
1^{er} Monsieur Y ... + 20 kg 3^e Monsieur B ... + 10 kg
2^e Monsieur A ... + 15 kg 4^e Monsieur C ... + 5 kg

Après l'épreuve B, MONSIEUR Y se retrouve donc avec un handicap de : 5 + 20 kg = 25 kg.

Les voitures handicapées pourront perdre du poids de la manière suivante :

— Retrait du poids le plus faible quand la voiture n'est pas classée dans les 4 premiers ;

— La prise de poids maximum sur une voiture donnée sera de :

- 70 kg jusqu'à 2 000 cm³
- 80 kg jusqu'à 3 000 cm³
- 90 kg jusqu'à 4 000 cm³
- 100 kg jusqu'à 5 000 cm³ et plus.

Les voitures conduites par un pilote de notoriété FIA seront handicapées au même titre que la voiture du meilleur pilote de la même marque de véhicule.

EXEMPLE pour perdre le poids acquis : A l'épreuve C, Monsieur Y est 5^e, il ne prend donc pas de poids. Par contre, il perdra le plus petit poids qui lui a été octroyé lors des épreuves précédentes : COURSE A : 5 kg, COURSE B : 20 kg, COURSE D : Moins 5 kg. Il lui reste encore 20 kg à perdre. Admettons qu'à l'épreuve D, il soit encore 5^e, il perdra les 20 kg acquis lors de l'épreuve B.

**CHAMPIONNAT DE FRANCE
DES VOITURES
DE PRODUCTION
1982**

6/7 Mars	Paul Ricard	(ASA Paul Ricard)
21 Mars	Monthéry	(ASAC Ile de France)
4 Avril	Ledenon	(ASA de Ledenon)
11 Avril	Nogaro	(ASA Armagnac Bigorre)
25 Avril	Albi	(ASA d'Albi)
2 Mai	Magny Cours	(ASAC du Nivernais)
16 Mai	Dijon	(ASAC de Bourgogne)
30 Mai	Pau	(ASA Basco Béarnais)
13 Juin	Rouen	(ASA Rouennaise)
27 Juin	Charade	(ASAC d'Auvergne)
25 Juillet	Paul Ricard	(ASA Paul Ricard)
5 Sept	Nogaro	(ASA Armagnac Bigorre)
26 Sept.	Albi	(ASA d'Albi)
10 Octobre	Croix en Ternois	(ASA Ternois)
17 Octobre	Monthéry	(ASA Union Sportive Automobile)

RÈGLEMENT TECHNIQUE

DEFINITION

Voitures de tourisme de grande Production, conformes aux prescriptions du Code Sportif International en qualité des modèles homologués en Groupe A, et voitures de tourisme fabriquées en grande série et conformes aux prescriptions du Code Sportif International en qualité des modèles homologués en Groupe 1 en 1981. Les extensions et les variantes (sauf les évolutions normales du type) homologués après le 1^{er} FEVRIER 1982 ne seront pas admises.

Les voitures doivent être utilisées dans leur version de série homologuée en Groupe A, ou Groupe 1 (Annexe "J" 1981). Elles peuvent avoir subi les 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 finissage, 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" 1982 diffère de celle de l'édition 1981, une correspondance serait établie et publiée dans "FRANCE AUTO".

— Toute adjonction de matière ou de pièce est formellement interdite, à l'exception des soudures sur la carrosserie.

— 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 Règlementation du Groupe A et par le présent règlement est formellement interdit.

A. MONTAGES ET MODIFICATIONS AUTORISES

A.1 - Alimentation

Il sera possible de monter un corps de carburateur par cylindre.

Il sera possible de changer l'injection homologuée par les carburateurs, l'utilisation de l'injection mécanique est interdite, même si celle-ci est homologuée en Groupe A.

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 celle-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 montée (s) dans l'habitacle.

A.2 - Cotes de réalésage

Il sera permis une côte 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.

Pistons

Ils sont libres, ainsi que les segments, les axes et leur verrouillage.

A.3 - Rapport volumétrique

Le rapport volumétrique est libre.

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

Il (s) est (sont) libres (s) pour toutes les voitures. Le calage de la distribution est libre.

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

Aucune restriction, mais ils doivent cependant conserver leur principe de fonctionnement.

Levée de soupapes libre
Soupapes : pour toutes les voitures, il sera possible d'augmenter le diamètre des soupapes de 5 %, sans tenir compte des tolérances FIA (cote minimale fiche d'homologation), diamètre des conduits libre, sans rajout de matière.

A.6 - Allumage

La bobine d'allumage, le condensateur, l'allumeur, le régulateur de tension et les bougies sont libres sous réserve que le système d'allumage reste le même que celui prévu par le constructeur pour le modèle considéré.

Le montage d'un allumage électronique, même sans rupteur mécanique, est autorisé sur les voitures de série à condition qu'aucune pièce mécanique, autre que celles mentionnées ci-dessus ne soit modifiée ou remplacée.

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

Sous réserve d'être monté dans l'emplacement d'origine, le radiateur et ses fixations sont libres, ainsi que ses canalisations le reliant au moteur. Le montage d'un écran de radiateur est autorisé.

Aucune restriction ne s'applique au thermostat. Le ventilateur, ou la turbine, de refroidissement est libre en nombre et en type et il pourra être supprimé.

Le montage d'un récupérateur pour l'eau de refroidissement est permis.

Le bouchon de radiateur peut être verrouillé.

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

Il sera possible de monter un radiateur d'huile pour la boîte de vitesses ainsi que le pont.

A.8 - Lubrification du moteur

Radiateur, échangeur huile-eau, tubulures, carter d'huile, crépine libres. L'utilisation du carter sec est interdite.

Le montage d'un radiateur à huile à l'extérieur de la carrosserie n'est autorisé qu'en dessous du plan horizontal passant par le moyeu des roues et de telle façon qu'il ne dépasse pas le périmètre général de la voiture vue d'en haut, telle que présentée sur la ligne de départ.

Le montage d'un radiateur d'huile de cette façon ne peut donner lieu à l'addition d'une structure enveloppante aérodynamique.

La pression d'huile peut être augmentée en changeant le ressort de la soupape de décharge.

A.9 - Moteur, suspension, inclinaison et position

Les supports sont libres à condition que l'inclinaison et la position du moteur à l'intérieur de son compartiment ne soient pas modifiées.

Il sera autorisé d'alléger le volant moteur :

Poids du volant moteur minimum :
— 1 600 cm³ : 4,5 kg
+ 1 600 cm³ : 7 kg

A.10 - Echappement

L'échappement est libre à partir du plan de joint de la culasse.

B. TRANSMISSION**B.1 - Embrayage**

L'embrayage y compris son mécanisme est libre, à condition qu'il ait le même nombre de disques que l'embrayage de série, que le carter d'origine soit conservé, et que le type de commande monté en série ne subisse aucune modification.

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 A et 1 (Annexe "J" 1981) l'adjonction d'un système de surmultiplication à la boîte de vitesses existante est interdit, 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 et différentiel

3 couples de rapport sont autorisés sans minimum de fabrication. Il ne sera pas obligatoire, au concurrent, de définir ces couples au début de la saison.

Blocage de différentiel : un différentiel à glissement limité (limited slip) est libre à condition qu'il puisse se monter dans le carter de pont d'origine.

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 de 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 rendues réglables selon la direction de l'axe du ressort (cas des ressorts hélicoïdaux).

Il sera possible de monter un ressort hélicoïdal autour de l'amortisseur sans modification des points d'ancrage.

Le montage d'un combiné ressort amortisseur sera autorisé sur les véhicules équipés de barres de torsion ou de ressorts à lames. Dans ce cas, il ne sera pas possible de supprimer les ressorts à lames. Il sera possible de remplacer la barre de torsion par un combiné (ressort amortisseur).

C.2 - Barre anti-roulis

Elle peut être supprimée.

Les barres anti-roulis pourront être montées, même si la suspension d'origine en est dépourvue, ancrage libre.

Les articulations peuvent être d'un matériau différent de celui d'origine.

Le matériau et les dimensions des ressorts principaux sont libres, mais non le type ; les plate-formes des ressorts peuvent être rendues réglables ou ajustables y compris par adjonction de matière.

Sur les voitures dont la barre anti-roulis fait office de tirant de chasse (ex : Escort, BMW, etc...) il est possible de déplacer la barre anti-roulis et de la remplacer par des tirants de chasse qui reprennent les points d'ancrage d'origine.

C.3 - Amortisseurs, éléments 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 conserver les points d'ancrage d'origine.

Pour les voitures équipées à l'avant de triangles superposés, il est possible de modifier un des points d'ancrage à la coque pour rendre le carrossage réglable.

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.

Le rapport de démultiplication de la direction est libre. Il est permis de déconnecter un système de direction assistée.

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. La roue de secours est facultative. Si cette dernière n'est pas retirée, elle devra obligatoirement se trouver dans le coffre à bagages.

Tout le lest devra se trouver dans le coffre à bagages, et être fixé par un boulon de 10 mm de diamètre par 5 kg.

D.2 - 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 crevaillon ou d'un incident constaté par un Commissaire et nécessitant le changement d'un pneumatique.

Si un changement de pneumatique illégal est effectué, la sanction sera la suivante : non validation des temps de la séance.

En cas de changement des conditions d'adhérence, les pilotes pourront changer leurs roues (sec pour pluie, et vice-versa), ce changement sera singifié 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 A ou 1 (Annexe "J" 1981) 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 - Garniture 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.

Le ou les servo-frein(s) n'est (ne sont) permis que s'il (s) est (sont) homologué(s), il (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.2 - Refroidissement des freins

Freins avant : il est permis d'enlever ou de modifier les tôles de protection des freins, mais sans adjonction de matière.

Des canalisations flexibles pour amener l'air aux freins sont permises, mais le diamètre intérieur de chaque canalisation ne doit pas excéder 10 cm.

Les canalisations d'air ne peuvent dépasser de l'avant de la carrosserie qu'en dessous de l'axe des roues. Possibilité de monter des freins à disques, ancrage libre.

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.3 - Freins à main

Le mécanisme du levier de 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 en cours de saison.

ECHELLE DES POIDS MINIMUM

0 à 1300 cm3	750 kg
1350 cm3	758 kg
1400 cm3	767 kg
1450 cm3	775 kg
1500 cm3	784 kg
1550 cm3	792 kg
1600 cm3	800 kg
1700 cm3	820 kg
1800 cm3	840 kg
1900 cm3	860 kg
2000 cm3	880 kg
2100 cm3	900 kg
2200 cm3	920 kg
2300 cm3	940 kg
2400 cm3	960 kg
2500 cm3	980 kg
2600 cm3	1 000 kg
2700 cm3	1 020 kg
2800 cm3	1 040 kg
2900 cm3	1 060 kg
3000 cm3	1 080 kg
3100 cm3	1 100 kg
3200 cm3	1 120 kg
3300 cm3	1 140 kg
3400 cm3	1 160 kg
3500 cm3	1 180 kg
3600 cm3	1 195 kg
3700 cm3	1 210 kg
3800 cm3	1 225 kg
3900 cm3	1 240 kg
4000 cm3	1 255 kg
4100 cm3	1 265 kg
4200 cm3	1 275 kg
4300 cm3	1 285 kg
4400 cm3	1 295 kg
4500 cm3	1 305 kg
4600 cm3	1 310 kg
4700 cm3	1 315 kg
4800 cm3	1 320 kg
4900 cm3	1 325 kg
5000 cm3	1 330 kg
5100 cm3	1 340 kg
5200 cm3	1 350 kg
5300 cm3	1 360 kg
5400 cm3	1 370 kg
5500 cm3	1 380 kg
5600 cm3	1 390 kg
5700 cm3	1 400 kg
5800 cm3	1 410 kg
5900 cm3	1 420 kg
6000 cm3	1 430 kg
6100 cm3	1 440 kg
6200 cm3	1 450 kg
6300 cm3	1 460 KG
6400 cm3	1 470 kg
6500 cm3	1 480 kg
6600 cm3	1 490 kg
6700 cm3	1 500 kg
6800 cm3	1 510 kg
6900 cm3	1 520 kg
7000 cm3	1 530 kg

DEDUCTIONS A RETRANCHER DE L'ECHELLE DES POIDS, POUR COMPENSER LE HANDICAP DE CERTAINES SOLUTIONS MECANIKES. CES DEDUCTIONS SONT CUMULABLES.

Voitures équipées de freins à tambour : moins 20 kg
 Voitures possédant des soupapes en ligne : moins 30 kg
 Voitures possédant 4 soupapes par cylindre : + 100 kg
 Voitures à traction avant :
 0 à 1300 cm3 moins 15 kg
 plus de 1300 à 1600 cm3 moins 20 kg
 plus de 1600 à 2000 cm3 moins 25 kg
 plus de 2000 à 2500 cm3 moins 30 kg
 plus de 2500 à 3000 cm3 moins 35 kg
 plus de 3000 à 3500 cm3 moins 40 kg
 plus de 3500 cm3 moins 40 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 normal 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'arceau de sécurité type cage (avec arceau pare-brise conforme à l'article 253° 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 nominale 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 - Génératrices 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-glaces

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 A).

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, vu de dessus ;
 Matériau et fixation libres.

BECQUET ARRIERE :
 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.

PRECISIONS APORTEES AU PRESENT REGLEMENT

Des trous d'un diamètre minimum de 2,5 mm devront être percés soit dans le carter inférieur et dans le couvre-culasse, 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 seules fins 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 décantation 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 le 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" 82 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" 1982.

JANTES

Cylindrée	0 à 1 300 cm3	au dessus de 1300 jusqu'à 2000 cm3	au dessus de 1600 jusqu'à 2000 cm3	au dessus de 2000 jusqu'à 2500 cm3	au dessus de 2500 jusqu'à 3000 cm3	au dessus de 3000 jusqu'à 3500 cm3	au dessus de 3500 cm3
Largeur jantes maximum + Poids minimum jantes	6" 4,650 kg	6,5" 4,650 kg	6,5" 4,650 kg	7" 5,250 kg	7,5" 5,250 kg	7,5" 5,500 kg	7,5" 5,500 kg