

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

B U L L E T I N S P O R T I F
.....

N° 88 - Décembre 1974

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
- Annexe J. 1976	1 - 53
- Acceptation d'engagement pour les courses de F 1 comptant pour le Championnat du Monde des Conducteurs	1
- Règlements financiers du championnat d'Europe de F 2 1975	2
- Décisions concernant les Circuits et la Sécurité	6
- Pilotes classés GP - LD - R - 1975	12
- Péna1ités Internationales	15
- Résultats définitifs des championnats de la F.I.A.	15
- Modification au Calendrier Sportif International 1974	I
- Modifications au Calendrier Sportif International 1975	I
- Calendrier Sportif International 1975 des épreuves réservées aux voitures anciennes.	II

o

o

o

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

MOTOR SPORT BULLETIN

.....

N° 88 - Décembre 1974

C O N T E N T S

	<u>Pages</u>
- 1976 Appendix J.	1 - 22
- Acceptance of Entries for the F 1 Races counting for the World Championship for Drivers.	7
- 1975 financial regulations for F 2 European Championship	8
- Décisions concerning Circuits and Safety	11
- 1975 GP - LD - R - graded drivers	12
- International penalties	15
- Final Results of the 1974 F.I.A. championships	15
- Modification to the 1974 International Sporting Calendar	I
- Modifications to the 1975 International Sporting Calendar	I
- 1975 International Sporting Calendar for historic cars events	II

ANNEXE J. 1976

Le texte ci après entrera en vigueur le 1.1.76.

Les différents dessins auxquels il est fait référence dans le texte n'ont pas été republiés, étant inchangés par rapport au texte de l'Annexe J. 1974.

Les plans concernant les monoplaces de formule 1 et 2 ont été publiés dans les bulletins n° 79 et 82 et seront inclus dans l'Annuaire 1975, ainsi que dans l'Annuaire 1976.

1976 APPENDIX J.

The text hereafter will be implemented as from 1.1.76.

The various drawings to which reference is made in the text are not republished, as they are unchanged in relation to appendix J. 1974.

The drawings concerning F 1 and F 2 monoplaces have been published in bulletins n° 79 and n° 82 and will be included in the 1975 as well as the 1976 yearbooks.

+ +

 +

N.B. : Article 257 - page 25 du texte français : lire Art. 256 bis

D'autre part, les largeurs de pneumatiques en Groupe 5 sont limitées à un maximum de 16 pouces.

The maximum tyre width for Group 5 is 16 inches.

=====
Classification, définition et spécifications des voitures

TITRE 1 - CLASSIFICATION DES VOITURES

Art. 251 - Catégories et groupes :

Les automobiles utilisées en compétition sont réparties dans les catégories et groupes suivants :

- Catégorie A : voitures de production homologuées (le nombre entre parenthèses indique le nombre minimum de voitures construites en 12 mois consécutifs, sauf pour le Groupe 4 pour lequel la période de production est de 24 mois consécutifs) :

- Groupe 1 : Voitures de Tourisme de Série (5 000)
- Groupe 2 : Voitures de Tourisme (2 500)
- Groupe 3 : Voitures de Grand Tourisme de Série (1 000)
- Groupe 4 : Voitures de Grand Tourisme (400)
- Groupe 5 : Voitures de Production spéciales (provenant des Groupes 1 à 4)

- Catégorie B :

- Groupe 6 : Voitures de Course bi-places
- Groupe 7 : Voitures de Course de formule internationale
- Groupe 8 : Voitures de Course de "formule libre".

(NB : la catégorie B est divisée en 2 sous catégories : B1 Gr 6, et B2 Gr 7 et 8).

TITRE 2 - DEFINITIONS ET PRESCRIPTIONS GENERALES

Art. 252 - Définitions :

a) Voitures de production homologuées : voitures au sujet desquelles a été constatée la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression). Cette période est de 12 mois consécutifs pour les Groupes 1 à 3 et de 24 mois consécutifs pour le Groupe 4. La constatation de la série minimale permet à l'ACN de demander l'homologation (voir ce mot) à la FIA.

b) Voitures de compétition expérimentales : voitures n'ayant pas ou n'ayant plus de rapport avec un véhicule de série, soit qu'elles aient été construites en exemplaire unique ou à un nombre d'exemplaires inférieur à celui requis pour le groupe où le nombre d'unités produites annuellement est le plus faible, soit que -tout en ayant pour origine une voiture de série- elles aient été transformées ou équipées d'accessoires nouveaux dans des proportions telles que leur caractère de voiture de série a été perdu.

c) Voitures de Course : voitures conçues uniquement pour la course de vitesse en circuit ou en parcours fermé. Ces voitures sont en général définies par les formules de course internationales dont les spécifications sont fixées par la FIA pour une période déterminée. Les voitures de Course qui ne correspondent à aucune formule internationale de la FIA sont dites voitures de "course libre". Les prescriptions les concernant doivent être précisées par l'organisateur et être mentionnées au règlement particulier de l'épreuve.

d) Identiques : par voitures "identiques" on entend des voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

Les "parties mécaniques" comprennent toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal (tels par exemple les accessoires électriques).

Par châssis est entendu la structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure et qui se trouve placée au-dessous du plan horizontal passant par le centre du moyeu des roues.

e) Minimum de fabrication : ce minimum de fabrication variable selon le groupe de voitures considéré, s'entend de voitures toutes identiques dont la construction est entièrement terminée à l'issue d'une période de 12 mois consécutifs pour les Groupes 1 à 3 et 24 mois consécutifs pour le Groupe 4.

Ne peut être considéré comme série minimale qu'un nombre de voitures entièrement terminées, c'est-à-dire en état de rouler et prêtes à être livrées à la clientèle normale.

f) Vente normale : il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur normalement prévu à cet effet.

g) Homologation : c'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans l'un des Groupes 1, 2, 3 ou 4 du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ACN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit "règlement d'homologation" établi par la FIA et tout constructeur désirant faire homologuer son ou ses modèle(s) de voiture devra s'engager à en respecter les prescriptions.

L'homologation ne sera accordée que pour des modèles encore en construction au 1er janvier 1974 ou dont la construction a été commencée après cette date. Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 5 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle.

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe. Il s'ensuit donc que le passage dans un second groupe d'un modèle déjà homologué dans un premier annule l'effet de la première homologation.

Abandon définitif de la production de série :

La production de série est considérée comme abandonnée à partir du moment où la production annuelle tombe en-dessous de 10 % du minimum de production du groupe considéré.

Définition du terme "modèle de voiture" :

Par "modèle de voiture", on comprend toutes les voitures appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne générale extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même conception mécanique du moteur et de l'entraînement aux roues.

Un modèle de voiture peut exister en plusieurs variantes (par exemple puissance ou cylindrée moteur différentes) qui peuvent éventuellement faire l'objet d'homologations séparées.

Cependant, si pour des raisons pratiques la FIA peut autoriser une homologation de certaines variantes d'un même modèle dans des groupes de voitures différents, le principe d'une homologation simultanée de variantes d'un même modèle dans les Groupes 1 et 2 (Tourisme) d'un côté, et dans les Groupes 3 et 4 (Grand Tourisme) de l'autre côté reste formellement interdit.

h) Fiches d'homologation : tout modèle de voiture homologué par la FIA fera l'objet d'une fiche descriptive dite fiche d'homologation sur laquelle seront indiquées les caractéristiques permettant d'identifier ledit modèle.

Seul sera utilisé à cet effet par tous les ACN le modèle de fiche d'homologation ainsi que la fiche additionnelle "évolution normale du type" et "variante" établis par la FIA.

La présentation des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non-présentation.

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il sera possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique disponible, chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation et, le cas échéant, la ou les fiches annexes concernant sa voiture, auprès de l'ACN du pays de construction de son véhicule.

Dans le cas d'une évolution normale du type, le modèle utilisé devra être exactement conforme à un des modèles précédant ou suivant l'évolution.

Lorsque la vérification technique d'une voiture révèle la complète conformité avec la fiche d'homologation présentée, dans la mesure requise pour le groupe dans lequel elle est admise, il n'y a pas lieu de s'inquiéter de son année de fabrication.

Par conséquent, les numéros de châssis et de moteur éventuellement mentionnés sur la fiche d'homologation ne sont pas à prendre en considération.

i) Classes de cylindrée : les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les 13 classes suivantes :

1. Cylindrée inférieure ou égale à 500 cc
2. Cylindrée supérieure à 500 cc et inférieure ou égale à 600 cc
3. " " 600 cc " " 700 cc
4. " " 700 cc " " 850 cc
5. " " 850 cc " " 1 000 cc
6. " " 1 000 cc " " 1 150 cc
7. " " 1 150 cc " " 1 300 cc
8. " " 1 300 cc " " 1 600 cc
9. " " 1 600 cc " " 2 000 cc
10. " " 2 000 cc " " 2 500 cc
11. " " 2 500 cc " " 3 000 cc
12. " " 3 000 cc " " 4 000 cc
13. " " 4 000 cc " " 5 000 cc
14. " " 5 000 cc " " 6 000 cc
15. " " 6 000 cc et au-dessus.

Les règlements particuliers des épreuves pourront prévoir une ou plusieurs subdivisions de la classe 15. Aucune autre classe ne pourra être subdivisée. Le classement ci-dessus comprend seulement les voitures à moteur non suralimenté.

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FIA pour une catégorie d'épreuves déterminée, les organisateurs ne sont pas tenus de faire figurer toutes les classes dans les règlements particuliers et de plus restent libres de réunir deux ou plusieurs classes consécutives suivant les circonstances propres à leurs épreuves.

j) Formules d'équivalence entre moteurs à pistons alternatifs et moteurs spéciaux

Moteurs à piston(s) rotatif(s) :

Les voitures avec moteurs à piston(s) rotatif(s) du type couvert

.../...

par les brevets NSU-Wankel seront admises sur la base d'une équivalence de cylindrée. Cette équivalence est de 2 fois le volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la chambre de travail.

Moteurs à turbine :

Les voitures propulsées par un moteur à turbine seront admises en vertu d'une formule d'équivalence avec les moteurs à pistons alternatifs. Cette formule est la suivante :

$$S = \frac{C \times 0,09625}{(3,10 \times T) - 7,63}$$

S = Section de passage -exprimée en centimètres carrés- de l'air haute pression à la sortie des aubes du stator (ou à la sortie des aubes du 1er étage si le stator comporte plusieurs étages). Cette section est la surface minimale mesurée entre les aubes fixes du 1er étage de la turbine haute pression. Dans le cas où l'angle d'ouverture de ces aubes serait variable, on prendra leur ouverture maximale afin de présenter la plus grande surface possible lors de la détermination de la section de passage S. La section de passage est égale au produit -exprimé en cm²- de la hauteur par la largeur et par le nombre d'aubes.

C = Cylindrée du moteur à pistons alternatifs exprimée en centimètres cubes.

T = taux de pression, c'est-à-dire celui relatif au compresseur du moteur à turbine. Ce taux de pression est obtenu en multipliant entre elles les valeurs correspondant à chaque étage du compresseur, comme indiqué ci-après :

Compresseur axial de vitesse subsonique : 1,15 par étage
Compresseur axial de vitesse transsonique : 1,5 par étage
Compresseur radial : 4,25 par étage.

Exemple d'un compresseur à un étage radial et 6 étages axiaux :
 $4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15$ ou $4,25 \times 1,15^6$.

La CSI se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaison établies entre moteurs de type classique et moteurs de type nouveau en donnant un préavis de 12 mois partant du 1er janvier qui suivra la décision prise.

k) Carrosserie : par carrosserie, il faut entendre :

- à l'extérieur : toutes les parties de la voiture léchées par les filets d'air et situées au-dessus d'un plan passant par le centre du moyeu des roues
- à l'intérieur : toutes les parties visibles de l'habitacle.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosseries :

- 1) carrosserie complètement fermée
- 2) carrosserie complètement ouverte
- 3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manoeuvrable ou à dôme amovible.

1) Emploi de dispositifs aérodynamiques sur les voitures des groupes 6 et les formules de course internationales :

Dans l'interprétation de l'Article 252 1) seront considérées indiscutablement comme carrosserie toutes parties extérieures de la voiture dépassant en hauteur le point le plus élevé des roues équipées de pneumatiques, à l'exception de l'arceau de sécurité et des éléments qui sont indiscutablement en rapport avec le fonctionnement du moteur et de la transmission. Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur la stabilité du véhicule devra être obligatoirement montée sur la partie entièrement suspendue de la voiture et devra être fermement verrouillée lorsque la voiture se déplace.

m) Roue : par roue, on entend le flasque et la jante ; par roue complète, on entend le flasque, la jante et le pneumatique.

n) Surface de frottement des freins :

Par surface de frottement des freins, on entend la surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou les plaquettes sur le disque lorsque la roue décrit un tour complet.

o) Bloc moteur :

Par bloc moteur, on entend le carter de vilebrequin et les cylindres.

p) Mise en marche :

- démarreur automatique obligatoire, avec source d'énergie électrique ou autre à bord et devant être actionné par le pilote assis à son volant.

q) Marche arrière :

Toutes les voitures devront avoir une boîte de vitesses comportant obligatoirement un rapport de marche AR en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve, et pouvant être engagé par le pilote assis à son volant.

r) Vérification du poids minimum :

Pendant toute la durée d'une épreuve, les voitures devront remplir la condition de poids minimum. De ce fait, les commissaires pourront prendre une voiture sur la ligne d'arrivée et la peser, après vidange du réservoir d'essence.

s) Lest :

Il est permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs tests incorporés aux matériaux de la voiture à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outil et offrant la possibilité d'apposer des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire. Le lest amovible est interdit.

APPLICATION : voitures des Groupes 2, 4, 5, 6, 7, 8.

Aucune sorte de lest n'est permise sur les voitures des Groupes 1 et 3.

Pour les voitures des Groupes 2 et 4, le lest éventuellement utilisé devra être placé devant le siège du passager, être visible et plombé.

t) Périmètre de la voiture vue du dessus : il est précisé qu'il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour l'épreuve considérée.

u) Procédure de ravitaillement :

Accoupleur standardisé :

- dans le cas d'un système centralisé fourni par les circuits ou d'un système fourni par les concurrents, le tuyau de remplissage devra être muni d'un accoupleur étanche s'adaptant sur l'orifice standardisé monté sur la voiture. Les normes de cet orifice sont données dans le croquis de la page .. (croquis inchangé par rapport au texte 1974).
- toutes les voitures doivent être munies d'un orifice de remplissage conforme au croquis de la page .. . Cet orifice de remplissage étanche obéit au principe de l'homme mort et ne doit donc incorporer aucun dispositif de retenue en position ouverte (billes, crabots, etc.).
- la (ou les) mise(s) à l'air libre doivent être équipées d'un (de) clapet(s) anti-retour et de soupapes de fermeture conçues selon le même principe que les orifices de remplissage standards, et d'un diamètre identique. Lors d'un ravitaillement les sorties des mises à l'air libre doivent être raccordées, à l'aide d'un accoupleur approprié, soit au réservoir d'approvisionnement principal, soit à un récipient transparent portable d'une capacité minimale de 20 litres, muni d'un système de fermeture le rendant totalement étanche. Les bidons de dégazage doivent être vides au début de l'opération de ravitaillement.

APPLICATION : se référer aux prescriptions générales des Championnats FIA.

.../...

Art. 253 - Prescriptions communes à toutes les voitures des Groupes 1 à 5

a) Garde-au-sol, rayon de braquage :

Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand l'un des pneumatiques est dégonflé.

Le rayon de braquage devra être au maximum de 6,75 m, c'est-à-dire que la voiture devra pouvoir tourner complètement dans chaque direction sans que les roues dépassent deux lignes parallèles tracées sur le sol est espacées de 13,50 m.

b) Carrosserie :

- Conditions d'homologation :

Les carrosseries d'une même série minimale doivent être toutes identiques à la seule exception du "toit ouvrant". Cependant, lorsqu'un modèle dont la carrosserie offre un nombre de portières déterminé a été homologué sur la base d'une certaine série minimale, la même homologation pourra couvrir une autre carrosserie d'un nombre de portes différent, à partir du moment où la fabrication minimale aura atteint la moitié de ce qui a été nécessaire pour l'homologation de la série de base et à condition qu'il ait par rapport au modèle de base :

- 1) une carrosserie de forme analogue, c'est-à-dire dont les lignes générales sont les mêmes et qui n'a pas été modifiée au-delà de ce qui était nécessaire pour passer d'une version 4 portes à une version 2 portes (ou vice-versa)
- 2) exactement le même ensemble mécanique
- 3) les mêmes empattement, voies et nombre de places
- 4) au moins le même poids
- 5) une décision de la F.I.A. d'homologuer cette variante de carrosserie entraînant l'établissement d'une fiche d'homologation annexe pour "variante".

En ce qui concerne les véhicules à carrosserie transformable, ceux-ci devront être conformes en tous points aux prescriptions concernant les voitures à carrosserie fermée s'ils prennent part à la compétition sous cette forme, ou aux prescriptions concernant les voitures à carrosserie ouverte s'ils courent avec capote baissée ou avec toit amovible démonté.

- Dimensions extérieures maximales :

La largeur maximum hors-tout devra être de 200 cm pour toutes les voitures prenant part à des épreuves sur circuit.

- Dimensions intérieures minimales et nombre minimum de places :

Selon le groupe dans lequel on désire homologuer un modèle et au sein d'un même groupe, selon la cylindrée-moteur, les voitures devront comporter au moins 4 places ou au moins 2 places.

Le nombre minimum de places est indiqué ci-après pour chacun des groupes définis au présent règlement, et il est donné ci-dessous les dimensions minimales intérieures pour les deux cas.

1er cas : (Voir fig. 1) Voiture à 4 places (ou plus)

La hauteur à l'AV (B) est mesurée entre le fond du siège AV écrasé par une masse standard de 60 kg (voir fig. 2) et le plafond (le capitonnage s'il y en a, étant comprimé). Au cas où le dossier du ou des sièges AV serait penché vers l'arrière, la hauteur protégée devrait également être mesurée sous le même angle que l'inclinaison du dossier.

Si les sièges AV sont séparés, la mesure est faite dans l'axe des 2 sièges. Pour les sièges AV réglables, le siège est placé dans la position moyenne. Si le siège AV est une banquette, la mesure est prise à 25 cm de l'axe de la voiture.

La hauteur à l'AR (D) est prise entre le fond de la banquette écrasée par la masse standard et le plafond (le capitonnage, s'il y en a, étant comprimé), à 25 cm de l'axe de la voiture. Au cas où le dossier serait penché vers l'AR, la hauteur protégée devra également être mesurée sous le même angle que l'inclinaison du dossier.

La largeur aux sièges AV (C) est mesurée dans le plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard placée sur le siège. La largeur doit pouvoir être maintenue librement sur une hauteur d'au moins 25 cm.

La largeur aux sièges AR (E) est mesurée dans le plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard. La largeur doit pouvoir être maintenue librement sur une hauteur d'au moins 25 cm.

Les cotes minimales exprimées en centimètres sont les suivantes :

Cylindrée-moteur	B	C	D	E
Jusqu'à 1 000 cc	85	100		
De 1 000 à 2 000 cc	85	110	85	110
Plus de 2 000 cc	90	120	85	120

En outre, pour pouvoir bénéficier d'une homologation comme voiture à quatre places, un modèle de voiture doit remplir certaines conditions d'habitabilité à l'arrière.

Ces conditions sont les suivantes (voir dessin 3) :

- 1) l devra représenter au moins 90 % de L
m devra représenter au moins 85 % de M
p devra représenter au moins 85 % de k + m
- 2) k doit mesurer au moins 15 cm et pour le logement des pieds des passagers de l'arrière, une longueur minimale de 32 cm, une hauteur minimale de 5 cm et (pour chacun des deux passagers) une largeur minimale de 25 cm sont obligatoires.
- 3) La place disponible pour les passagers de l'arrière doit satisfaire à la condition suivante : $k + l + m = 95$ cm minimum.
- 4) Ne pourra pas être considérée comme voiture à quatre places celle dont le dossier du (ou des) siège(s) arrière serait incliné vers l'avant au-delà de la verticale.

La mensuration des cotes ci-dessus mentionnées devra être effectuée dans les conditions suivantes :

- le siège AV, s'il est réglable, doit être placé dans la position de conduite normale, c'est-à-dire que $K + L + M$ doit mesurer au minimum 120 cm.
- si les sièges AV ou AR sont munis de dossiers dont l'inclinaison est réglable (soit par un système mécanique, soit au moyen de cales, soit par tout autre moyen), ceux-ci devront être inclinés vers l'arrière suivant un angle de 15° .

- K est mesuré horizontalement de la pédale du frein (en position libre) jusqu'au point le plus avancé du siège AV ; k est mesuré horizontalement (à une hauteur égale à l) entre le dossier du siège AV et le point le plus avancé du siège AR.

L (l) sont mesurés verticalement du point le plus haut du coussin du siège jusqu'au plancher de la voiture. A l'avant L doit être mesuré à l'endroit où

reposent normalement les talons du conducteur.

M(m) sont mesurés horizontalement du point le plus avancé du siège jusqu'au dossier à mesurer à la hauteur L(1).

Il convient de distinguer deux cas spécifiques :

- 1) siège en forme de baquet : la mensuration est à effectuer sur l'axe longitudinal de chaque siège
- 2) siège en forme de banquette : la mensuration est à effectuer à 25 cm de l'axe longitudinal du véhicule.

Toutefois, pour le (ou les) siège (s) arrière, la mensuration doit être faite dans le même plan vertical que pour les sièges AV.

p est mesuré (dans le même plan vertical que m) horizontalement du point extrême arrière du dossier du siège AV jusqu'au dossier du siège AR.

- le coussin de siège, s'il est réglable en hauteur, doit être fixé dans sa position moyenne.

- pour les mensurations ci-dessus mentionnées, les sièges doivent être libres.

Définition du terme "siège"

- par siège, il faut entendre les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.

- par dos de siège ou dossier, on comprend la surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.

- par coussin de siège on entend la surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

Ces deux parties principales du siège doivent former un ensemble homogène et être entièrement couvertes par une garniture (par exemple, en tissu naturel ou synthétique).

En examinant une voiture déterminée, on ne pourra considérer l'emplacement arrière réservé aux passagers comme répondant au terme "siège" que s'il offre un confort similaire au siège avant, c'est-à-dire que la garniture le couvrant doit avoir approximativement la même épaisseur et la même souplesse que celles des sièges avant, ou en termes pratiques : lors de la mensuration, la masse standard (60 kg) doit s'enfoncer dans le coussin de siège à l'arrière sur approximativement la même distance que sur les sièges avant.

2ème cas : (voir fig. 4 et 5) Voitures à au moins 2 places :

Les deux places devront être réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et de même niveau, sans préjudice des réglages normaux d'adaptation à la taille du pilote. Les emplacements prévus pour poser ou encastrier les 2 sièges AV doivent avoir une largeur minimale de 40 cm maintenue sur toute la profondeur du siège. Les sièges eux-mêmes doivent avoir des dimensions identiques.

La "hauteur protégée" sera de 80 cm entre le fond du siège écrasé par la masse standard (voir fig.é) et le plafond (le capitonnage, s'il y en a, étant comprimé) pour les voitures à carrosserie fermée, ou entre le fond du siège écrasé par la masse standard (voir fig.é) et le rebord supérieur du pare-brise pour les voitures à carrosserie ouverte (mesure prise verticalement au centre de la masse standard).

La largeur intérieure aux places AV (voir mesure C) sera de 100 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur inférieure ou égale à 1 000 cm³, de 110 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur comprise entre 1 000 et 1 000 cm² et de 120 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur supérieure à 2 000 cm³. La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque personne) devra être de 25 cm, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du châssis, à l'aplomb des pédales.

La distance entre les deux axes longitudinaux des deux sièges de la voiture ne doit pas être inférieure à 50 cm. Au cas où les deux axes ne seraient pas parallèles, la mensuration doit être effectuée au creux des deux sièges.

L'espace et le siège du passager doivent rester libres durant toute la compétition et n'être encombrés par aucun élément ou équipement de la voiture, sauf lorsque l'Annexe J le spécifie autrement. L'espace et le siège du passager d'une voiture ouverte ne doivent en aucune façon être recouverts d'une toile souple de quelque type que ce soit.

Nota : "Si une modification autorisée par l'Annexe J affecte une dimension portée à la fiche d'homologation, cette dimension ne pourra être retenue comme critère d'éligibilité d'une voiture".

c) Pare-brise - Essuie-glace :

Un pare-brise constitué par un verre feuilleté est obligatoire. Il devra être muni d'au moins un essuie-glace automatique balayant une surface suffisante pour que le conducteur puisse, de son siège, voir distinctement la route.

Le pare-brise devra répondre aux exigences suivantes :

- 1) être disposé symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture
- 2) avoir une hauteur minimale de 25 cm, maintenue entre deux points situés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture dont l'un est déterminé par la verticale passant par le milieu du volant. Ces deux points doivent, de toute façon, être écartés l'un de l'autre d'au moins 60 cm.
- 3) avoir une largeur d'au moins 100 cm, mesurée "à la corde" et à la mi-hauteur verticale effective.

N'est considérée comme formant pare-brise que la partie de glace à travers laquelle la vision s'exerce librement vers l'AV, sans être limitée par une protubérance opaque extérieure quelconque exception faite pour le renflement des ailes surplombant les roues AV.

d) Ailes :

Les ailes des véhicules ne devront présenter aucun caractère provisoire et devront être solidement fixées.

Les ailes devront surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins la moitié de leur circonférence et sur au moins toute la largeur de pneumatique. Dans le cas où les ailes seraient recouvertes en tout ou en partie par les éléments de la carrosserie, l'ensemble des ailes et de la carrosserie ou la carrosserie seule devra néanmoins satisfaire à la condition de protection prévue ci-dessus.

Les ailes doivent être solidaires de la carrosserie sans aucune discontinuité entre les premières et la seconde.

e) Portières :

Tous les véhicules devront être munis d'au moins une portière rigide de chaque côté avec dispositif de fermeture et charnières, lesquelles ne devront être placées ni sur le montant AR ni sur le seuil de l'ouverture de portière. Le dispositif d'ouverture extérieur de portière sur les voitures fermées doit être clairement indiqué.

Les dimensions du panneau inférieur (partie normalement opaque) devront être telles qu'il soit possible d'y inscrire un rectangle d'au moins 50 cm de large et de 30 cm de haut dont les angles pourront comporter un arrondi d'un rayon maximum de 15 cm. Les voitures dont les portières seraient à glissières ne seront admises que si elles comportent un dispositif de sécurité permettant en cas d'accident d'évacuer rapidement et facilement les occupants

de la voiture.

Pour les voitures à carrosserie fermée ou transformable, les portières doivent être munies de glaces manoeuvrables du matériau prévu par le constructeur pour le modèle considéré et pouvant s'ouvrir sur au moins un tiers de la surface minimale exigée afin de permettre l'aération et présentant, par fenêtre, une largeur minimum de 40 cm et une hauteur minimum de 25 cm.

Les portières devront, en s'ouvrant, donner librement accès aux sièges.

Elles devront être conçues de façon à ne jamais restreindre la vision latérale du conducteur.

Par porte, il faut comprendre cette partie de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès aux sièges.

f) Emplacement à bagages :

Il devra être prévu un espace couvert et faisant partie intégrante de la carrosserie mais extérieur à celui utilisé pour les sièges prévus à l'intention des passagers.

Cet emplacement devra être tel qu'il soit possible d'y placer sans difficulté spéciale, à l'abri des intempéries et des souillures, un nombre de valises variable en fonction de la cylindrée du moteur équipant la voiture (voir ci-après) qui comportent les dimensions minimales suivantes :

60 cm x 40 cm x 20 cm

- Cylindrée-moteur inférieure ou égale à 2 000 cm³ : 1 valise
- Cylindrée-moteur supérieure à 2 000 cm³ : 2 valises.

Toutefois, lorsqu'une voiture a des dimensions intérieures inférieures aux minima spécifiés à l'Art. 253 b) pour être considérée comme ayant 4 places mais comporte cependant derrière les sièges AV un emplacement pouvant recevoir des passagers, cet espace pourra être considéré comme emplacement à bagages partiel ou total, qu'il soit aménagé ou non à cet effet, mais sans qu'il soit permis d'en modifier aucun élément d'origine.

Il est spécifié que la capacité du coffre à bagages des voitures homologuées par la FIA est contrôlée au moment de l'homologation.

En conséquence, les Commissaires Techniques n'ont pas à se soucier du volume minimal du coffre pour toutes les voitures bénéficiant d'une homologation de la FIA en Groupes 1, 2, 3 et 4.

g) Réservoirs de carburant :

La capacité des réservoirs de carburant (réservoirs principaux et auxiliaires) ne doit pas excéder les limites suivantes :

- Voitures jusqu'à 700 cc de cylindrée-moteur : 60 l

.../...

- Voitures de 700 cc à 1 000 cc de cylindrée-moteur : 70 l
- " " 1 000 cc à 1 300 cc " " : 80 l
- " " 1 300 cc à 1 600 cc " " : 90 l
- " " 1 600 cc à 2 000 cc " " : 100 l
- " " 2 000 cc à 2 500 cc " " : 110 l
- Voitures au-dessus de 2 500 cc " " : 120 l

Est considéré comme réservoir toute capacité contenant du carburant qui soit susceptible de s'écouler par un moyen quelconque soit vers le réservoir principal, soit vers le moteur.

Le ou les orifices de remplissage (et les reniflards) de tous les réservoirs doivent toujours se trouver à l'extérieur de l'habitacle et présenter toute garantie contre des fuites de carburant.

Emplacement du réservoir d'essence : l'emplacement prévu par le constructeur pour le (ou les) réservoir(s) de carburant et leur système d'écoulement vers le moteur constitue l'un des éléments de la construction en série, ce qui implique qu'aucun changement ne doit y être apporté à moins d'une autorisation explicitement mentionnée dans l'Annexe J.

Toutefois, une dérogation pourra être apportée à la règle ci-dessus pour les voitures dont le réservoir est placé par le constructeur à l'intérieur même de l'habitacle et à proximité immédiate des occupants.

Dans ce cas déterminé et par souci de sécurité, il sera permis quelque soit le groupe de voitures, soit de monter une protection étanche entre le réservoir et les occupants de la voiture, soit de modifier l'emplacement du réservoir et si besoin est, de ses accessoires annexes (orifice de remplissage, pompe à essence, tubulure d'écoulement).

) Poids minimum :

C'est le poids minimum réel de la voiture vide (sans personnes ou bagages à bord) complètement équipée et prête à être livrée au client. Elle devra comporter sa roue de secours garnie d'un pneu semblable à ceux équipant au moins 2 roues du véhicule, ainsi que tous les accessoires qui se trouvent normalement sur la voiture du type le plus économique de la série considérée, sauf le matériel de dépannage livré en série (cric, trousse à outils). Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu) sauf le réservoir de carburant, doivent être pleins. Par plein on entend : au niveau normal prévu par le constructeur.

Le poids minimum de la voiture devra être intégralement respecté. Tout allègement quelconque entrant dans sa constitution et effectué sans autre raison que celle d'en réduire le poids est interdit.

) Roue de secours :

Les voitures devront comporter au moins une roue de secours garnie, disposée en un emplacement spécialement prévu à cet effet et n'empiétant pas sur l'espace minimal exigé pour abriter les bagages.

La roue devra être garnie d'un pneumatique de mêmes dimensions que ceux équipant au moins deux roues de la voiture.

Par mêmes dimensions on entendra même circonférence nominale de roulement.

) Silencieux et tuyauterie d'échappement :

Même lorsque les prescriptions particulières à un groupe autorisent le remplacement du silencieux d'origine, les voitures participant à une épreuve sur route ouverte devront toujours comporter un silencieux d'échappement conforme aux règlements de police du ou des pays parcourus au cours de l'épreuve.

Pour les épreuves courues uniquement en circuit fermé, le règlement particulier pourra autoriser la modification, le remplacement ou la suppression du silencieux d'échappement.

La tuyauterie d'échappement devra être orientée soit vers l'AR, soit latéralement.

Dans le cas d'une sortie vers l'AR, les orifices des tuyaux d'échappement devront être situés à une hauteur maximale de 45 cm et minimale de 10 cm, et ils ne devront pas dépasser de plus de 15 cm la longueur hors-tout du véhicule. Dans le cas d'une sortie latérale, celle-ci sera limitée vers l'avant par une ligne verticale passant par le milieu de l'empattement et elle ne devra en aucun point faire saillie par rapport à la tôle de la carrosserie. En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer des brûlures.

K) Equipement lumineux minimum :

- Pour toutes les épreuves sur circuit, les voitures non homologuées doivent être équipées d'au moins deux feux "stop", ainsi que de deux feux AR rouges munis d'une ampoule de 15 w min. chacun. Toutes les voitures des Groupes 1 à 5 doivent être munies de deux phares d'une puissance équivalente à celle des phares équipant habituellement les voitures de Tourisme ou de Grand Tourisme. Ces phares doivent être en état de fonctionnement pendant toute la durée de la course même si cette dernière se déroule entièrement de jour.

Deux clignotants doivent être montés à l'AR.

- Pour les épreuves sur route ouverte (rallyes), les voitures doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve, les voitures étrangères à ce pays devant être en règle sous ce rapport avec la Convention Internationale sur la circulation routière.

L) Suralimentation :

Lorsque le moteur d'une voiture comporte un appareil indépendant servant à suralimenter le moteur, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,4 et la voiture sera reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication et la voiture sera traitée en toutes circonstances comme si sa cylindrée-moteur ainsi majorée était sa cylindrée réelle. Ceci est valable notamment pour son classement par classe de cylindrée, ses dimensions intérieures, son nombre minimum de places, etc. Une prise d'air dynamique canalisant l'air extérieur vers l'orifice d'alimentation du moteur ne sera pas considérée comme dispositif de suralimentation.

M) Limite des modifications autorisées :

Certaines modifications aux éléments d'origine, certaines adjonctions et/ou suppressions d'accessoires montés normalement par le constructeur sur le modèle considéré sont explicitement autorisées par le présent règlement. Les limites de ces modifications sont indiquées avec précision pour chacun des groupes de 1 à 6. Toutes celles non formellement indiquées comme licites pour le groupe dans lequel la voiture prétend être classée et qui affectent, même de façon secondaire, le rendement mécanique du moteur, la direction, la transmission, la tenue de route ou le freinage rendront la voiture inapte au classement dans le groupe demandé.

Si ces modifications ou adjonctions ont fait l'objet d'une déclaration préalable du concurrent, la voiture pourra prendre part à l'épreuve dans l'un des autres groupes éventuellement prévus au règlement particulier et avec les prescriptions duquel elle se trouve en conformité.

Si toutefois l'intention frauduleuse du concurrent était patente, le concurrent ne devrait pas être admis au départ de l'épreuve ou devrait en être exclu

.../...

s'il avait déjà pris le départ, avec demande à l'ACN compétent d'une pénalité d'au moins 12 mois de suspension.

ii) Carburant :

Rallies

Un carburant commercial librement vendu dans le ou les pays parcourus par l'épreuve. S'il s'agit d'un pays où le carburant commercial de la meilleure définition est d'un rendement inférieur au carburant ayant le plus faible indice d'octane dans l'un des pays suivants : Espagne, Grande-Bretagne, Italie, une dérogation spéciale pourra être consentie aux organisateurs avec l'accord de la CSI. Les lubrifiants pour hauts de cylindres ou pour moteurs deux-temps sont autorisés, sous réserve que leur adjonction au carburant n'augmente pas son indice d'octane.

Courses de vitesse

1) Pour tous moteurs à piston (alternatif ou rotatif) :

Par l'expression "carburant commercial" à employer dans les courses de vitesse automobiles, la Fédération Internationale de l'Automobile entend désigner un carburant "auto" fabriqué par une compagnie pétrolière et distribué couramment par les stations de service d'un même pays.

Pourront donc être utilisés dans toutes les épreuves de vitesse pour lesquelles est prescrit l'emploi obligatoire du "carburant commercial", tous les carburants commerciaux du pays où se déroule l'épreuve, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle n'augmentant pas l'indice d'octane, ou d'eau.

Pourront être également utilisés, dans les mêmes conditions celui ou ceux des carburants commerciaux qui -en Allemagne, France, Italie, Grande-Bretagne- présenteront l'indice d'octane le plus élevé (déterminé par la Research Method). A défaut de pouvoir être facilement importé dans le pays où se déroule l'épreuve, ce dernier carburant pourra être remplacé par un autre de qualité similaire ayant le même indice d'octane (RM) - avec tolérance de + 1 - spécialement fabriqué par une compagnie pétrolière.

Lors de l'introduction sur le marché en Allemagne, France, Italie ou Grande-Bretagne d'un nouveau carburant commercial à indice d'octane plus élevé que ceux existant précédemment, la compagnie pétrolière productrice devra en aviser la FIA par lettre recommandée et ce nouveau carburant commercial (ou son équivalent comme il est dit ci-dessus) pourra être utilisé dans les courses à partir du 30^e jour qui suivra la date d'envoi de la lettre recommandée. Les compagnies pétrolières fournissant directement du carburant aux concurrents d'une course devront faire parvenir aux organisateurs les caractéristiques et un échantillon du carburant fourni en quantité suffisante pour procéder aux analyses nécessaires, ainsi qu'une attestation spécifiant que ce carburant est conforme aux prescriptions ci-dessus.

2) Pour véhicules propulsés par un moteur à turbine :

Kérosène utilisé par les compagnies d'aviation commerciales pour les moteurs à turbo-propulseurs ou réacteur ou l'essence utilisée par les voitures à moteur classique et correspondant à la définition du "carburant commercial" donnée ci-dessus.

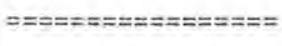
iii) Application des prescriptions générales :

Les prescriptions générales doivent être observées au cas où les spécifications du groupe de voitures des catégories 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 n'en font pas mention ou ne prévoient aucune prescription plus stricte.

iv) Législation anti-pollution :

Il est précisé que la liberté accordée pour les modifications de systèmes

anti-pollution n'est valable que dans la mesure où ces modifications ne vont pas à l'encontre de la législation nationale du pays parcouru.



Art. 254 - Modalités de changements de groupes et regroupements autorisés
=====

Les voitures appartenant originellement à un groupe déterminé mais ayant été l'objet de modifications ou d'adjonctions dûment déclarées et qui excèdent les limites prévues pour le groupe en question peuvent passer dans celui des groupes supérieurs prévus au règlement particulier de l'épreuve avec les prescriptions duquel elles se trouvent en conformité et dans les conditions suivantes :

- Groupe 1 passe en Groupe 2)
- Groupe 3 passe en Groupe 4) ou éventuellement en Groupe 5
- Groupe 4 (ou 3 + 4) passe en Groupe 5 ou éventuellement en Groupe 6

TITRE 3

Art. 255 - Dispositifs de sécurité pour toutes les épreuves automobiles inscrites au calendrier sportif de la FIA

a) Fixations supplémentaires :

Une (des) fixation(s) supplémentaire(s) pour le capot moteur, le capot du coffre à bagages et autres objets importants transportés à bord du véhicule (tel que roue de secours, trousse à outils, etc.)

Application obligatoire pour les voitures des groupes 1-2-3-4-5-6.

b) Protection supplémentaire des tuyauteries :

Une protection supplémentaire des tuyauteries d'essence et des canalisations du système de freinage, à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques, etc.) et à l'intérieur de l'habitacle contre tout risque d'incendie (tuyaux de carburant uniquement).

Application obligatoire pour les voitures des groupes 1-2-3-4-5-6.

Conduits, canalisations et équipements électriques

Sauf si les conduits, canalisations et équipements électriques tels que batteries, pompes à essence, etc. sont en conformité avec les prescriptions de l'aviation en ce qui concerne leur emplacement, leurs matériaux et leurs raccordements, ils doivent être placés ou installés de telle façon qu'une fuite quelconque ne puisse résulter en :

- une accumulation de liquide
- l'entrée de liquide dans l'habitacle du pilote
- le contact entre liquide et une canalisation ou un équipement électrique quelconque.

Dans le cas où les conduits, canalisations ou équipements électriques passeraient par, ou seraient installés dans l'habitacle du pilote, ils doivent être isolés de l'habitacle par une couverture supplémentaire d'un matériau étanche et non inflammable.

Toutes les canalisations de carburant extérieures au cockpit, à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur devront être de construction renforcée, attachées par des connexions à vis. Elles devront pouvoir résister à une pression de 70 kg/cm² (1 000 p.s.i.) et à une température de 260° C (500° F).

Tous les circuits électriques seront enfermés dans une gaine résistant au feu.
Application obligatoire pour les voitures du groupe 7.

c) Ceintures de sécurité :

- Port d'une sangle diagonale et une sangle abdominale ; points de fixation à la coque :

Application obligatoire pour toutes les voitures des groupes 1-2-3-4 participant aux rallyes

- Port de deux sangles d'épaules et une sangle abdominale ; points de fixation à la coque : 2 pour la sangle abdominale - 2 ou bien 1 symétrique par rapport au siège pour les sangles d'épaule :

Application obligatoire pour toutes les voitures des groupes 1-2-3-4 sauf dans les rallyes

- Port de deux sangles d'épaules, une sangle abdominale et deux sangles d'entre les jambes ; points de fixation à la coque ; 2 pour la sangle abdominale - 2 ou bien 1 symétrique par rapport au siège pour les sangles d'épaules - 2 pour les sangles d'entre les jambes :

Application obligatoire pour toutes les voitures des groupes 5-6-7-8.

d) Extincteurs - systèmes d'extinction :

L'extincteur doit avoir une capacité d'extinction de 5 kg répartie en une ou deux unités au maximum. Le CO₂ étant considéré comme inacceptable en tant que produit extincteur, le produit utilisé devra avoir une efficacité et des caractéristiques de non-toxicité au moins égales à celles du BCF (Fréon 12B1).

Le (les) extincteur(s) devra (devront) être parfaitement accessible(s) aux pilote et co-pilote :

Application obligatoire pour toutes les voitures des groupes 1-2-3-4.

Système d'extincteurs obligatoire pour les voitures des groupes 5-6-7-8

d.1 produit extincteur : BCF (CF₂ Cl Br) - DTE (Br₂ F₄) - BTM (CBr F₃)

d.2 capacité minimum : habitacle/cockpit = 5 kg
compartiment moteur = 2,5 kg

d.3 Emplacement - Méthode de fixation : La bonbonne de 5 Kg de capacité minimum doit être placée à l'intérieur de la structure principale.
La bonbonne de 2,5 Kg de capacité minimum peut être placée à l'intérieur ou à l'extérieur de la structure principale.

Dans tous les cas, les supports des bonbonnes doivent être capables de résister à une accélération de 25 g.

d.4 Temps de décharge : compartiment moteur : 10 secondes maximum
habitacle : 30 secondes pour BCF et DTE
60 secondes pour BTM.

d.5 Système de commande : des sondes de température peuvent être utilisées pour déclencher automatiquement le système extincteur. L'usage de ces sondes est seulement recommandé, non obligatoire.

Les deux bonbonnes doivent être déclenchées simultanément.

Tout système de déclenchement comprenant une source d'énergie propre est autorisé, à condition qu'il soit possible d'actionner la totalité des extincteurs en cas de panne de tous les circuits électriques. 2 manettes doivent être prévues, l'une à la disposition du pilote, l'autre extérieure qui devra se trouver à la base ou le long de l'un des montants principaux de l'arceau de sécurité.

d.6 Vérification de la pression dans les bonbonnes :

Chaque bonbonne doit être équipée d'une soupape pour la vérification de la pression par manomètre.

d.7 Fonctionnement : le système doit fonctionner dans toutes les positions, même lorsque les bonbonnes sont renversées.

e) Arceaux de sécurité :

Remarques générales :

1) Le premier but de ces dispositifs est de protéger le conducteur en cas de tonneau ou d'accident grave. Il ne faut pas perdre de vue ce but.

2) Lorsque des boulons et des écrous sont utilisés, les boulons doivent avoir un diamètre minimal suffisant en fonction du nombre utilisé. Ils doivent être de la meilleure qualité possible (de préférence type avion). Il est déconseillé d'utiliser des boulons ou des écrous à tête carrée.

3) Pour la structure principale, il faudra utiliser des tubes d'un seul tenant avec des courbes régulières et de rayon constant, ne présentant aucun signe de gaufrage ou de défektivité des parois.

4) Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence, soudure à l'arc ou à l'hélium). Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas forcément la qualité du joint, les soudures ayant une mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail.

5) Les entretoises doivent avoir de préférence le même diamètre que les tubes de la structure principale.

6) Pour des châssis tubulaires, il est important que l'arceau de sécurité soit fixé à la voiture de manière à répartir les forces sur la plus grande surface possible. Il ne suffit pas de fixer simplement l'arceau à un seul tube ou à une jonction de tubes. L'arceau de sécurité doit être conçu de manière à être un prolongement du châssis lui-même et non simplement une pièce rapportée. Il faut apporter un soin tout particulier au renforcement indispensable de la structure du châssis, par exemple en ajoutant des entretoises ou des plaques de renfort, afin de répartir les forces de façon adéquate.

7) Pour les châssis monocoques, il faut adopter de préférence un arceau de sécurité complètement fermé dont la partie inférieure épouse le profil intérieur de la coque, tenu par des plaques de fixation adéquates. Ce type d'arceau de sécurité devient donc une partie intégrante du châssis.

VOITURES FERMEES

En règle générale, l'armature de sécurité doit être constituée de deux arceaux principaux, un derrière les sièges AV et un épousant les montants du

.../...

pare-brise selon le dessin n° 6. Pour certains groupes des voitures (voir ci-dessous) l'arceau du pare-brise est facultatif et l'armature peut être réa-
lisée selon le dessin n° 7. Le ou les arceaux principaux doivent être conçus
de telle façon qu'ils ne gênent l'accès aux sièges AV et n'empiètent pas sur
l'espace prévu pour le conducteur et le passager AV. Par contre, il est permis
que des éléments de l'arceau ou de l'armature empiètent sur l'espace des pas-
sages AR, traversant la garniture ou les sièges AR. Le ou les arceaux princi-
paux doivent être placés le plus près possible du pavillon de façon à limiter
son écrasement en cas de capotage.

Afin d'éviter une déformation importante de la carrosserie et par conséquent
de mieux protéger le conducteur en cas de choc latéral, il est possible de
compléter l'efficacité de l'arceau de sécurité grâce au montage d'un renfort
longitudinal au niveau de la portière.

Le tube constituant ce renfort doit être intégré à l'armature de sécurité
dont il relie les arceaux avant et arrière auxquels il est fixé soit par sou-
dure soit à l'aide d'une connexion amovible ; il ne peut pas être fixé à la
carrosserie elle-même.

Son diamètre, son épaisseur et sa matière correspondent aux normes fixées par
la FIA pour les arceaux de sécurité. Son angle avec l'horizontale ne doit pas
excéder 5°.

Il doit partager la hauteur de l'ouverture de la portière dans le rapport
2 : 1, c'est-à-dire qu'il est fixé à l'armature à une hauteur au-dessus du
seuil de porte égale au 1/3 de la hauteur totale de la portière. Cette posi-
tion est sans incidence sur la facilité d'accès ou de sortie des voitures
prenant part à des compétitions, et le rapport 2 : 1 est acceptable pour la
quasi-totalité des types de voitures.

Voitures ouvertes : conception et réalisation identiques aux voitures fermées.
En outre, l'arceau principal derrière les sièges AV doit être symétrique par
rapport à l'axe longitudinal de la voiture et répondre aux dimensions suivan-
tes (voir dessin 14).

Hauteur : le sommet de l'arceau doit dépasser de 5 cm au moins le casque du
pilote assis normalement à son volant.

Largeur : mesurée à l'intérieur des montants verticaux de l'arceau, il doit
y avoir au moins 20 cm mesurés à 60 cm au-dessus des sièges du pilote et du
passager (sur la ligne perpendiculaire à la colonne vertébrale) depuis l'axe
longitudinal du siège vers l'extérieur.

Emplacement longitudinal : la distance longitudinale entre le sommet de l'ar-
ceau et le casque du pilote assis normalement à son volant ne doit pas dépas-
ser 25 cm.

Seront également considérées comme voitures ouvertes les voitures qui ne
possèdent pas une structure portante entre le haut des montants du pare-brise
et ceux de la lunette AR, si prévue.

Implantation des arceaux sur la caisse :

Les points d'attache des montants ou des arceaux principaux sur la caisse
doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 2mm d'épais-
seur, soudée, rivetée ou boulonnée sur la coque, avec une prolongation épou-
sant un montant vertical de la caisse (par exemple montant de porte, voir
dessin 8).

La surface totale de cette plaque doit être au moins de 35 cm² dont un tiers
au moins assure la liaison avec le montant de caisse verticale. La fixation
des montants de l'arceau devra se faire avec au moins 3 boulons et écrous à
tête hexagonale de 8 mm de diamètre minimum. La plaque de fixation intégrée
aux montants de l'arceau devra avoir la même épaisseur que la paroi du tube
sur lequel elle est fixée.

Lorsque l'arceau prend appui sur un caisson, celui-ci devra être localement

renforcé par une structure constituée soit de boulons soudés, soit de bouts de tubes soudés (voir dessin 9).

Connexions amovibles :

Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'arceau, elles doivent être conformes à un type approuvé par la FIA. Sont approuvées jusqu'à présent une connexion à manchon conique, une connexion à double chape avec axe travaillant au double cisaillement et une connexion à manchon, conformes aux dessins 10, 11 et 12.

La connexion à double chape ne peut cependant être utilisée que pour les jambes de force longitudinales et non pas pour le cadre principal du ou des arceau(s).

Spécifications des tubes utilisés	Voitures fermées		Voitures ouvertes	
	<1200kg	≥1200kg	<1200kg	≥1200kg
	∅ ext. X épaisseur			
Acier au carbone étiré à froid sans soudure E ~ 30 daN	∅ 38 x 2,6	∅ 48,3 x 2,6	∅ 44,5 x 2,6	∅ 57 x 2,9
Acier Allié type 25 CD4 SAE 4125 etc E ~ 50 daN	∅ 33,7 x 2,3	∅ 42,4 x 2,6	∅ 38 x 2,6	∅ 48,3 x 2,6

Ces dimensions en mm représentent les minima admissibles et correspondent à des tubes standardisés (Normes internationales ISO R 64).

Dans le cas des voitures de plus de 1 200 kg, on peut utiliser les dimensions prescrites pour les voitures de moins de 1 200 kg, pour les éléments tubulaires autres que l'arceau principal situé derrière les sièges AV.

Nota : la CSI, consciente du problème d'habitabilité soulevé par l'utilisation des arceaux de sécurité propose que chaque constructeur de voiture recommande un type d'arceau de sécurité répondant aux normes FIA, pour toutes les voitures des groupes 1 à 4.

Cet arceau devra être décrit sur une fiche d'extension d'homologation présentée à la CSI pour approbation.

IMPORTANT : Le poids exact de cette armature doit faire l'objet d'une déclaration du concurrent accompagnant le bulletin d'engagement. Ce poids doit venir en supplément à celui donné pour le véhicule sur la fiche d'homologation.

Application : Groupes 1 et 3.

Voitures Groupes 1 et 3 : montage obligatoire pour toutes les épreuves de vitesse en circuit ; facultatif pour les rallyes, courses de côte, slaloms. Cependant, si les organisateurs d'un rallye ou course de côte estiment que les conditions de conduite lors de leur épreuve sont comparables à celles d'une épreuve de vitesse, ils ont le droit de rendre obligatoire le montage d'un arceau ou d'une armature de sécurité, même pour les voitures des groupes 1 et 3. Cette obligation doit alors être explicitement mentionnée dans le Règlement Supplémentaire de l'épreuve.

Voitures Groupes 2 et 4 : montage obligatoire pour toutes les épreuves. En rallyes, la diagonale n'est pas obligatoire.

L'armature de sécurité à cage selon le dessin n° 6 prévue pour les voitures dont le poids excède 1 200 kg est obligatoire pour toutes les voitures de plus de 2 litres de cylindrée.

Voitures du Groupe 5 : montage obligatoire pour toutes les épreuves. L'armature de sécurité à cage selon le dessin n° 6 prévue pour les voitures dont le poids excède 1200 kg est obligatoire.

Voitures du Groupe 6 :

Toutes les voitures doivent être équipées d'un arceau de sécurité

Dans les voitures avec portières, l'arceau devra avoir une hauteur minimum de 92 cm, mesurée verticalement depuis le point le plus bas de la structure entièrement suspendue de la voiture.

Dans les voitures sans portières, la hauteur minimum sera de 120 cm.
En tous les cas, le sommet de l'arceau devra dépasser d'au-moins 5 cm au-dessus du casque du pilote assis normalement à son volant.

Voitures du Groupe 7 - Formules internationales :

Dimensions : les dimensions des arceaux de sécurité doivent être les suivantes :
La hauteur minimale doit être d'au moins 92 cms (36 pouces) mesurée le long d'une ligne suivant la colonne vertébrale du pilote, depuis la coque en métal du siège jusqu'au sommet de l'arceau. Le sommet de l'arceau doit également dépasser le casque du pilote assis normalement à son volant d'au moins 5 cms.
La largeur doit être d'au moins 38 cms mesurée à l'intérieur de l'arceau entre les deux montants verticaux formant les côtés. Elle doit être mesurée à 60 cms au-dessus de la coque de métal du siège sur la perpendiculaire à la ligne suivant la colonne vertébrale du pilote.

Robustesse : afin d'obtenir une robustesse suffisante de l'arceau, deux possibilités sont laissées aux constructeurs :

a) l'arceau de conception structurale entièrement libre, doit être capable de supporter les forces minimales indiquées au tableau ci-dessus

b) le tube et la ou les entretoise(s) doivent être d'un diamètre minimal de 3,5 cms (1 3/8 pouce) et d'une épaisseur de paroi minimale de 2 mm (0,090 pouce). Le matériau étant du chrome molybdène SAE 4130 ou SAE 4125 (ou équivalent en NF, DIN etc.).

Il doit y avoir au moins une entretoise du sommet de l'arceau vers l'AR et ne dépassant pas un angle de 60° avec l'horizontale. Le diamètre et le matériau de l'entretoise doivent être les mêmes que ceux de l'arceau proprement dit.

Dans le cas de deux entretoises, le diamètre de chacune peut être ramené à 20/26 mm.

Des connexions amovibles entre l'arceau principal et l'entretoise doivent être conformes aux dessins n° 10 et 11 ou à un autre type approuvé par la FIA.

A condition que les prescriptions concernant l'ouverture du cockpit soient respectées et que les robustesses spécifiées soient appliquées, les étais peuvent être montés vers l'avant.

f) Réservoirs de sécurité approuvés par la FIA :

Spécifications Techniques :

La FIA se réserve le droit d'approuver tout autre ensemble de spécifications techniques après étude du dossier fourni par le ou les fabricants intéressé(s).

Spécifications FIA/Spec/FT3 :

1 - Matériau

La peau du réservoir souple doit être composée d'un tissu en polyamide, polyester ou équivalent, imprégné d'un élastomère résistant au carburant.

2 - Propriétés physiques minimales de la peau du réservoir

- tension : 450 lbs min. Spéc. CCC-T-191b, méthode 5102
- déchirure : 50 lbs min. Spéc. CCC-T-191b, méthode 5134
- perforation : 175 lbs min. Spéc. Mil-T-6396, Article 4.5.17.

Ces propriétés physiques doivent être maintenues en tout endroit de la peau du réservoir fini, donc y compris les soudures, joints et raccordements.

3 - Remarques générales concernant les accessoires et raccordements

Tous les accessoires en élastomère devront être vulcanisés sur la peau et par conséquent en faire partie intégrante. Les accessoires métalliques pourront être :

- soit enrobés d'élastomère et vulcanisés sur la peau
- soit intégrés à la peau, à chaud, sous pression
- soit liés mécaniquement à la peau par un système d'anneau et contre-anneau, l'étanchéité étant assurée soit par un joint plat, soit par un joint torique.

Dans tous les cas, s'il y a liaison par vis, il est recommandé de munir les plaques d'alliage léger d'inserts en acier.

- les raccordements entre canalisations et manchons souples avec collier de serrage doivent être recouverts soit de tissu, soit d'anneaux de protection, afin d'éviter des déformations excessives sous la pression des colliers de serrage.

4 - Constructeurs de réservoirs agréés par la FIA

Les concurrents doivent utiliser des réservoirs de sécurité provenant d'un constructeur agréé par la FIA.

Afin d'obtenir l'agrément de la FIA, un constructeur doit avoir fait la preuve de la qualité constante de son produit et de sa conformité avec les spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs de réservoirs agréés par la FIA s'engagent à ne livrer à leurs clients que des réservoirs correspondant aux normes approuvées. A cette fin, sur chaque réservoir livré doit être imprimé un code indiquant le nom du constructeur, les spécifications précises selon lesquelles ce réservoir a été construit et la date de fabrication.

5 - Vieillesse des réservoirs de sécurité

Le vieillissement des réservoirs souples entraîne au-delà de 5 ans une diminution notable des propriétés physiques.

Par conséquent, tout réservoir doit être remplacé par un réservoir neuf au plus tard 5 années après la date de fabrication indiquée sur le réservoir. Les réservoirs ne comprenant aucun code permettant de déterminer la date de fabrication seront considérés comme ayant été construits avant le 1.1.1970.

6 - Liste de constructeurs agréés :

Allemagne Fédérale :
UNIROYAL, 5100 AACHEN, Postfach 410

Etats-Unis :
Aero Tec Laboratories, 20 Beldon Place, Norwood, New Jersey 07648
Donn Allen Inc, 5730 Bankfield Drive, Culver City, California 90230
Firestone Coated Fabrics Co, 1200 Firestone Parkway, Akron, Ohio 44301
Goodyear Fuel Cell Labs, The Goodyear Tire and Rubber Company
Akron, Ohio 44316

France :
Kléber-Colombes - division Marston
BP 22 - 4, rue Lesage Maille 76 - Caudebec-les-Elbeuf
Superflexit SA - 45, rue des Minimes 92 - Courbevoie

Grande-Bretagne :
FTP Industries Ltd, the Airport, Portsmouth, Hants.
Marston Excelsior Ltd, Wobaston Rd, Wolverhampton, Staffs.

Italie :
Autodelta SpA (Alfa Romeo) Via Enrico Fermi 7 20019 Settimo, Milanese
Pirelli, Viale Rodi 15, Milano

Japon :
Bridgestone Tyre Co Ltd, 1-1 Chome Kyobashi, Chuo Ku, Tokyo 104
Kojima Press Ltd, 3-30 Shimoichibacho Toyota, Aichiken
Sakura Rubber Co Ltd, 48-14-1 Chome Sasazuka, Shibuya Ku, Tokyo
Sumitomo Electric Industries Ltd, 15-5 Chome Katahama, Migashi Ku
Osaka.

Spécification FIA/Spec/FTA :

1. Le réservoir doit être constitué de 3 zones :

(A) Zone extérieure :

Le liquide extincteur doit être logé à l'extérieur des cellules de carburant, autour du réservoir, de façon que la paroi du réservoir, en contact avec l'air, soit complètement léchée à l'intérieur par le liquide extincteur et jamais par le carburant.

(B) Zone du carburant :

Le carburant doit être contenu dans des cellules d'une capacité maximale de 2 litres ; les cellules communiquant entre elles seulement pour permettre de remplir et vidanger le réservoir.

(C) Zone du liquide extincteur :

C'est la zone comprise entre chaque cellule de carburant et qui entoure les cellules mêmes avec le liquide extincteur.

2. Matériau du réservoir :

Le réservoir peut être réalisé en n'importe quel matériau : métal, plastique, caoutchouc.

Le matériau employé ne doit pas être fragile, afin d'éviter des ruptures causées par les vibrations de la voiture et du moteur.

3. A cause des vibrations, le réservoir, s'il n'est pas réalisé en caoutchouc ou autres matériaux élastiques, devra être suspendu par rapport au châssis au moyen de supports élastiques. (Même type de supports que ceux habituellement utilisés pour les radiateurs d'eau).

4. Si le réservoir est réalisé en métal, il devra être soumis à un bain de résine epoxy F. 90 qui, en pénétrant dans les capacités réservées au produit extincteur et au carburant, empêchera d'éventuelles fuites dues à des porosités, soudures, etc.

5. Le bouchon de l'orifice de remplissage du liquide extincteur doit être étalonné, comme les bouchons des radiateurs, de façon que, pour des pressions supérieures à 0,2 kg/cm² ou bien inférieures à 0,2 kg/cm², l'excès de pression puisse s'échapper afin d'obtenir un nivellement entre les pressions intérieures et extérieures.

6. Le rapport minimum en volume entre le carburant et le liquide extincteur est le suivant :

30 litres de liquide extincteur pour 100 litres d'essence.

7. Propriétés physiques du liquide extincteur :

Température minimale d'ébullition, à la pression de 1kg/cm² : 45° C.

Nota : Au cas où cette spécification de réservoirs serait utilisée pour les voitures des groupes 6-7 (F1 et F2), le montage de structures déformables deviendrait facultatif.

Application des différentes spécifications

Voitures des groupes 5-6-7 : montage obligatoire de réservoirs FT3 ou FTA dans toutes les épreuves.

Voitures des groupes 1-2-3-4 : les voitures des groupes 1 à 4 peuvent être équipées d'un réservoir de sécurité, tant que les modifications internes nécessaires n'affectent pas les parties structurelles et les attaches des suspensions.

g) Coupe circuit :

Le coupe circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.). Ce coupe circuit doit être clairement indiqué par un éclair dans un triangle bleu et doit pouvoir être manoeuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture. Il doit être d'un modèle anti-déflagrant.

APPLICATION : montage obligatoire pour toutes les voitures prenant part à des courses de vitesse sur circuit ou à des courses de côte.
Montage recommandé pour les autres épreuves.

h) Récupérateur d'huile :

Toute voiture participant à une compétition inscrite au Calendrier Sportif de la FIA et dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, devra être équipée de telle manière que les remontées d'huile ne puissent s'écouler librement. Le récipient récupérateur devra avoir une capacité minimale de 2 litres pour les voitures d'une cylindrée-moteur inférieure ou égale à 2 000 cm³ et de 3 litres pour les voitures d'une cylindrée supérieure à 2 000 cm³. Le récipient doit être en matière plastique translucide et comporter un panneau transparent.

i) Rétro-vision :

Voitures des groupes 1-2-3-4-5

La vision vers l'arrière doit être assurée par un miroir ayant vue sur une lunette arrière, présentant une ouverture d'au moins 10 cm de hauteur verticale, maintenue sur une longueur minimale de 50 cm. (dessin n° 5). Si toutefois, la ligne droite joignant les bords supérieur et inférieur de ladite ouverture forme un angle de moins de 20° avec l'horizontale, la vision vers l'arrière devra être assurée de façon efficace par d'autres moyens (deux rétroviseurs extérieurs ou tout autre dispositif assurant une rétro-vision d'une efficacité équivalente).

En outre, toutes ces voitures doivent être équipées de deux rétroviseurs extérieurs pour les épreuves en circuit.

Groupes 6-7

Les rétroviseurs doivent assurer au conducteur une visibilité arrière de part et d'autre de la voiture.

j) Interrupteurs - pompes électriques

Les interrupteurs des pompes électriques auxiliaires doivent être maintenus en position OFF.

APPLICATION : groupes 6, 7 et 8.

k) Sécurité de freinage :

Double circuit commandé par la même pédale et défini comme suit : l'action de la pédale doit s'exercer normalement sur les 4 roues. En cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur 2 roues.

APPLICATION : montage obligatoire sur toutes les voitures des groupes 2-4-5-6-7-8.

l) Anneau de prise en remorque :

Un anneau de prise en remorque devra être monté à l'avant et à l'arrière des voitures, pour toutes les épreuves. Cet anneau ne sera utilisé que dans le cas d'une voiture roulant librement. Il sera évité de l'utiliser pour la soulever.

APPLICATION : voitures des groupes 1-2-3-4-5-6.

m) Fixations de sécurité pour pare-brise :

De telles fixations pourront être utilisées librement pour toutes les voitures comportant un pare-brise, sans homologation.

n) Pare-brise - Essuie-glace :

Un pare-brise constitué par un verre feuilleté est obligatoire.

Il devra être muni d'au moins un essuie-glace automatique balayant une surface suffisante pour que le conducteur puisse, de son siège, voir distinctement la route.

Le pare-brise devra répondre aux exigences suivantes :

- 1) être disposé symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.
- 2) avoir une hauteur minimale de 25 cm, maintenue entre deux points situés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture dont l'un est déterminé par la verticale passant par le milieu du volant. Ces deux points doivent, de toute façon, être écartés l'un de l'autre d'au moins 60 cm.

3) avoir une largeur d'au moins 100 cm, mesurée "à la corde" et à la mi-hauteur verticale effective.

N'est considérée comme formant pare-brise que la partie de glace à travers laquelle la vision s'exerce librement vers l'AV, sans être limitée par une protubérance opaque extérieure quelconque, exception faite pour le renflement des ailes surplombant les roues AV.

APPLICATION : groupes 1-2-3-4-5.

Art. 256 - Prescriptions supplémentaires concernant les voitures monoplaces des groupes 7 et 3

a) Lampe rouge de signalisation :

Une lampe rouge de signalisation de 15 Watts minimum devra être montée à l'arrière, sur l'axe longitudinal de la voiture, aussi haut que possible de manière à être clairement visible de l'arrière. Cette lampe devra être allumée sur ordre du Directeur de la Course.

APPLICATION : voitures des groupes 7 et 3.

b) Carrosserie :

Aucun élément de carrosserie ne pourra dépasser vers l'AR de plus de 1 mètre derrière l'axe des roues AR.

APPLICATION : groupes 7 et 3.

c) Orifices de remplissage et reniflards :

Il est rappelé que sur les voitures de formule les orifices de remplissage et leurs bouchons ne doivent pas faire saillie de la carrosserie.

Le bouchon doit être conçu de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent ou d'une fausse manoeuvre en le fermant.

Les orifices de remplissage doivent être situés à l'écart d'endroits qui sont vulnérables en cas de heurt. Les reniflards doivent être situés au moins à 25 cm à l'arrière de l'habitacle.

APPLICATION : groupes 7 et 3.

Art. 257 - Prescriptions supplémentaires applicables aux voitures du groupe 8

a) Prescriptions communes aux Formules 1-2-3 :

1 - Poids minimum : le poids minimum est celui de la voiture en ordre de marche, c'est-à-dire avec tous liquides lubrifiants et refroidissants, mais sans carburant.

2 - La construction de la voiture doit être symétrique en ce sens que celle-ci étant soulevée latéralement et pesée, le demi-poids doit être de part et d'autre la moitié du poids total, étant toléré dans chaque cas un écart maximum de plus ou moins 5 % dudit demi-poids.

Le pesage pour la vérification doit être effectué avec tous les réservoirs (carburant, eau, huile) pleins et un pilote pesant au moins 75 kg assis normalement au volant (ou un lest de même poids occupant la même place).

5 - Siège du conducteur conçu de telle sorte qu'on puisse s'y mettre ou le quitter sans ouverture de portière ou déplacement d'un panneau quelconque. Le pilote devra être assis à son volant face à la route. En outre, l'habitacle doit être conçu de telle sorte que le temps maximum nécessaire pour l'entrée ou la sortie du pilote ne dépasse pas 5".

6 - Carrosserie : aucun élément de la carrosserie, à l'exception de l'arceau de sécurité, ne peut dépasser en hauteur un plan horizontal situé à 80 cm au-dessus du point le plus bas de la structure entièrement suspendue de la voiture.

En d'autres termes, la voiture dont les roues et les éléments de suspension mobiles auront été démontés et sans tenir compte éventuellement de l'arceau de sécurité, doit pouvoir passer entre deux plans parallèles séparés de 80 cm. Cette mesure doit être effectuée dans l'assiette normale de la voiture sur la ligne de départ.

Les roues doivent être extérieures à la carrosserie. L'ouverture dans la carrosserie donnant accès à l'habitacle doit présenter les dimensions minimales suivantes :

Longueur : 60 cm

Largeur : 45 cm, maintenus sur 30 cm dans un plan horizontal du point le plus reculé du siège vers l'avant.

6 - Sécurité de freinage : voir Art. 255 k)

6 - Orifice du réservoir de carburant :

- l'orifice ou les orifices de remplissage et leur bouchon ne doivent pas faire saillie sur la tôle de la carrosserie
- leur ouverture doit être d'un diamètre suffisant pour permettre l'évacuation de l'air lors des remplissages rapides (en particulier ceux effectués sous pression) et le cas échéant l'évent de communication avec l'atmosphère doit être conçu de façon à éviter toute fuite de liquide pendant la marche.

7 - Récupérateur d'huile : voir Art. 255 h)

8 - Tuyaux d'échappement : les orifices de sortie des tuyaux d'échappement, s'ils sont dirigés horizontalement vers l'arrière, devront être placés à une hauteur comprise entre 30 et 60 cm au-dessus du sol. S'ils ne sont pas entièrement masqués par un élément de carrosserie, ils ne devront en aucun cas dépasser de plus de 25 cm la longueur hors-tout du véhicule.

Tous les orifices de remplissage des réservoirs d'huile et radiateurs devront être prévus de façon à en permettre le scellement par apposition de plombs. Les plombs scellant l'orifice ou les orifices de remplissage des réservoirs de lubrifiant devront rester en place pendant toute la durée des épreuves. Celui ou ceux scellant l'orifice ou les orifices de remplissage des réservoirs de lubrifiant devront rester en place pendant toute la durée des épreuves. Celui ou ceux scellant l'orifice ou les orifices de remplissage du ou des radiateurs devront être en place au départ mais pourront être enlevés lors d'un arrêt au stand de ravitaillement.

- 10- Arceaux de sécurité: voir Art. 255 e)
- 11- Conduits-canalisations: voir Art. 255 b)
- 12- Réservoirs de carburant : voir Art. 255 f)
- 13- Coupe-circuit: voir Art. 255 g)
- 14- Rétro-vision : voir Art. 255 i)

b) Prescriptions supplémentaires communes aux F1 et F2:

1- Carrosserie: derrière les roues AV la carrosserie ne peut dépasser une largeur maximale de 110cm. La structure déformable n'est pas comprise dans cette largeur. La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 150 cm au total. Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV, d'une largeur totale de plus de 110 cm ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV.

Structure déformable:

Toute la zone des réservoirs se trouvant en contact direct avec les filets d'air doit comprendre une structure déformable conforme aux spécifications ci-après:

Par l'expression "lêché par les filets d'air", on entendra toute la zone de la carrosserie (ou du monocoque) à l'exclusion des parties ajoutées telles que radiateurs d'eau, entrées d'air, pare-brise, etc.

a) La structure déformable doit se composer d'une construction sandwich incorporant un matériau ininflammable d'une résistance minimum de 25 p.s.i., 1,8 kg/cm². Il est permis de faire passer des tuyaux d'eau au travers de ce matériau.

La construction en sandwich comprend obligatoirement deux feuilles de 1,5 mm d'épaisseur, dont une en aluminium dont la résistance à la rupture est de 14 tonnes par pouce carré (2,2 T/cm²) et l'élongation minimum de 5%.

b) L'épaisseur minimale de la construction sandwich est 10mm. Toutefois, dans la zone des réservoirs, cette construction sandwich doit avoir une épaisseur minimale de 100mm. Cette épaisseur minimale de 100 mm est maintenue sur une longueur de 350mm, dont l'emplacement est laissé à l'appréciation du constructeur et peut ensuite être graduellement ramenée à 10mm.

2- Mise en route: la mise en route des moteurs de F1 et F2 est autorisée tant sur la grille de départ provisoire que lors d'un arrêt au stand avec l'appoint d'une batterie supplémentaire qui sera connectée provisoirement à une prise adéquate fixée sur la voiture.

3 - Système de survie: un système de survie composé d'une bonbonne d'air médical reliée au casque du pilote par un tuyau résistant à la chaleur est recommandé pour toutes les monoplaces.

VOITURES DE TOURISME DE SERIE (Groupe 1)

Art. 257 - Définition

Voitures de tourisme fabriquées en grande série.

Les seuls travaux qui peuvent être effectués sur la voiture sont ceux nécessaires à son entretien normal ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident. Les limites des modifications et montages autorisés sont spécifiées ci-après à l'Art. 257. En dehors de ces autorisations, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine identique à la pièce usée.

Art. 258 - Fabrication minimale et nombre de places

Les voitures de tourisme de série devront avoir été fabriquées à au moins 5 000 exemplaires identiques en 12 mois consécutifs et comporter au moins 4 places, sauf lorsque leur cylindrée-moteur est inférieure ou égale à 1 000 cm³ auquel cas leur constructeur peut les livrer en version 2 places.

Art. 259 - Montages et modifications autorisés

a) Appareils d'éclairage :

Tous les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve, les voitures étrangères à ce pays devant être en règle sous ce rapport avec la Convention Internationale sur la circulation routière, conformément à l'Art. 253 1).

Les appareils d'éclairage faisant partie de l'équipement normal doivent être ceux prévus par le constructeur et doivent rester conformes quant à leur fonctionnement à ce qu'a prévu le constructeur pour le modèle considéré. Ainsi, lorsque le passage de l'état "feux de route" à l'état "feu de croisement" est obtenu par une simple modification de l'angle du faisceau à l'intérieur d'un même réflecteur ce système ne pourra pas être changé.

Toute liberté est laissée en ce qui concerne le verre de protection du phare, le réflecteur et les ampoules. Le montage de phares supplémentaires est autorisé à condition de ne pas dépasser un total de six phares (non compris les lanternes ou feux de position). Ils pourront au besoin être montés par encastrement dans l'avant de la carrosserie ou dans la calandre, mais les ouvertures qui y seraient pratiquées à cet effet devraient être complètement obturées par les phares.

Le nombre de phares et de feux divers extérieurs devra toujours être pair.

Est considéré comme phare tout optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de profondeur dirigé vers l'avant (phare route-code, phare longue-portée, phare anti-brouillard).

Le montage d'un phare de recul est autorisé, au besoin par encastrement dans la carrosserie, mais à la condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesse est sur la position "marche AR" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

Le montage des phares de toit ou autres phares orientables est interdit.

Des dérogations pourront être apportées aux prescriptions ci-dessus à condition qu'elles soient explicitement prévues dans le règlement particulier de l'épreuve.

Il est permis de modifier l'emplacement des feux de signalisation et de position. La marque des appareils d'éclairage est libre.

b) Réservoirs de carburant et de lubrifiant :

Doivent être ceux normalement montés par le constructeur sur le modèle considéré et dont la capacité est mentionnée sur la fiche d'homologation (Art. 253 h).

Si pour ledit modèle il est normalement prévu des réservoirs de capacités différentes, ne seront admis que ceux équipant au moins le nombre de voitures dudit modèle qui est nécessaire à l'homologation.

Un réservoir de sécurité d'une spécification homologuée par la FIA (FT3-FTA)

(réf. Art. 255 f) ou que le constructeur de la voiture considérée aura fait homologuer sans minimum de production par la FIA pourra être monté à deux conditions :

- sa capacité sera inférieure ou égale au réservoir d'origine
- le compartiment d'alimentation sera le même. Toutefois, si un réservoir est monté sous la voiture, il pourra être monté à l'intérieur du coffre à bagages.

Il sera permis d'utiliser un orifice de remplissage avec tuyau vertical tant pour le réservoir de série que pour l'éventuel réservoir de sécurité. Toutefois, aucune modification de carrosserie ne sera autorisée et l'ouverture de l'ancien orifice de remplissage devra être totalement obturé.

Au cas où le réservoir et son orifice de remplissage seraient montés dans le coffre, un orifice d'évacuation d'essence éventuellement répandue dans ce compartiment doit être prévu.

Pour les courses se déroulant sur circuit et comportant un ravitaillement, il est permis d'utiliser l'orifice de ravitaillement préconisé par la CSI, même au cas où ceci impliquerait une modification de la carrosserie, pourvu que la partie de l'accouplement fixée sur la voiture ne dépasse pas la ligne de la carrosserie.

L'utilisation d'un réservoir de carburant de capacité accrue pourra être autorisée par l'ACN avec accord de la FIA pour des épreuves organisées dans des conditions géographiques spéciales (parcours en pays désertique ou tropical par exemple).

c) Circuit de refroidissement :

Si pour ledit modèle il est normalement prévu des radiateurs de capacités différentes, ne seront admis que ceux équipant au moins le nombre de voitures dudit modèle qui est nécessaire à l'homologation. Le montage d'un écran de radiateur est autorisé. L'utilisation d'un radiateur de capacité accrue pourra être autorisée par l'ACN, avec l'accord de la FIA, pour des épreuves organisées dans des conditions géographiques spéciales.

La marque et le type du thermostat sont libres. Celui-ci peut être également supprimé.

d) Alimentation :

Le(s) carburateur(s) ou pompe(s) à injection normalement monté(s) sur le modèle homologué et inscrit(s) sur la fiche d'homologation ne doivent pas être changé(s) ni modifié(s). Il est cependant permis d'en changer les éléments qui règlent 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.

e) Système électrique :

La tension (voltage) du système électrique ne doit pas être changée. Dans le cas d'un circuit électrique alimenté sous 12 volts, cette tension peut être obtenue indifféremment par une batterie de 12 volts ou plusieurs batteries de voltage inférieur, à condition que ces batteries soient maintenues dans l'emplacement d'origine. Par emplacement de la batterie est entendu le compartiment de carrosserie où elle est montée à l'origine.

La marque et la capacité (ampérage) de la batterie et du générateur sont libres. Le constructeur pourra cependant prévoir pour une même série minimale l'emploi d'une dynamo ou celui d'un alternateur à condition de le préciser sur la fiche d'homologation du nouveau modèle ou sur une fiche annexe pour "variante".

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

Cependant, il est précisé que le montage d'un allumage électronique est autorisé

sur les voitures de série, à condition qu'aucune pièce mécanique autre que celles mentionnées ci-dessus ne soit modifiée ou remplacée.

Bougies : marque et type libres.

f) Transmission :

Pour une même série de 5 000 voitures est autorisé ce qui suit, à la condition expresse qu'il s'agisse de possibilités différentes de la fabrication de série et de la vente normale à la clientèle et que mention en soit faite sur la fiche d'homologation.

Boîte de vitesses :

- soit 2 échelonnements de rapports différents sans obligation de production minimale
- soit 2 boîtes de vitesses différentes à la fois par l'échelonnement et le nombre de rapports, à la condition que dans chaque cas, la boîte choisie soit équipée de 2 rapports différents de vitesses exigés.

Pont AR : deux rapports différents

Si un constructeur a prévu un nombre plus important de boîtes de vitesses différentes soit par l'échelonnement soit par le nombre de rapports et/ou de ponts AR, il faudra pour que l'emploi de celles-ci soit permis, qu'il justifie avoir construit autant de fois la série minimale imposée qu'il y aura de fois 2 rapports de pont AR différents et une boîte de vitesses.

L'emploi d'une boîte automatique est autorisé mais à la condition que cette boîte soit prévue par le constructeur et mentionnée sur la fiche d'homologation. Aucune condition de production minimale n'est requise.

Cependant, le rapport de pont prévu pour la boîte automatique sur la fiche d'homologation peut seul être utilisé à l'exclusion des rapports prévus pour la boîte manuelle.

L'emploi de celle-ci et du rapport du pont moteur correspondant sera toujours permis en supplément de la boîte de vitesses à commande manuelle autorisée.

Le levier de commande de la boîte de vitesses devra occuper l'emplacement ou les emplacements prévus par le constructeur et mentionnés sur la fiche d'homologation. Sa forme et sa longueur sont libres.

"Chaque combinaison de rapports de boîte de vitesses figurant à la fiche d'homologation doit être considérée comme une unité."

Pour chaque série supplémentaire de 5 000 voitures, le constructeur pourra solliciter l'homologation d'une nouvelle boîte et de 2 rapports de pont pour autant qu'il puisse certifier que, dans chacune de ces séries, les voitures ont effectivement été livrées avec l'équipement, objet de l'homologation, en nombre suffisant.

g) Amortisseurs :

La marque et le type sont libres. Toutefois, aucun élément quelconque ne pourra y être ajouté, et il n'est pas permis de changer quoi que ce soit à leur destination originale prévue par le constructeur, à leur nombre et à leur principe de fonctionnement. Par principe de fonctionnement, on doit entendre : amortisseur hydraulique ou à friction, télescopique ou à bras. Les supports originaux ne devront subir aucun changement.

Au cas où pour remplacer un élément de suspension type Mc Pherson il serait nécessaire de changer l'élément télescopique, les nouvelles pièces devront être exactement semblables aux pièces d'origine, hormis l'élément amortisseur.

h) Roues et pneumatiques :

Les roues doivent être celles prévues par le constructeur pour le modèle considéré. Elles sont définies par leur diamètre, leur largeur de jante et la voie

qu'elles déterminent. (Voir Art. 253b). Des roues différentes par leur forme ou leurs dimensions peuvent bénéficier d'une extension d'homologation aux conditions suivantes :

- qu'il existe un nombre suffisant de voitures du modèle considéré équipées de ces roues pour justifier l'homologation.

- qu'elles soient montées en respectant les dispositions du paragraphe "Ailes" de l'Article 253 d).

En tous cas les quatre roues d'une voiture doivent toujours appartenir à un même jeu de roues bénéficiant d'une homologation.

i) Freins :

Doivent être ceux prévus par le constructeur. Le remplacement des garnitures usées est autorisé et leur mode de fixation est libre à condition qu'il n'y ait aucune augmentation des surfaces de frottement (Art. 252n).

Les freins assistés et les répartiteurs ne sont permis que s'ils sont couverts par une homologation portant sur une série d'égale importance à celle requise pour l'homologation de base. Si un système de freinage assisté est normalement prévu sur une voiture, le dispositif d'assistance peut être déconnecté.

Il est permis de monter un double circuit de freinage à condition que ce système provienne du même fabricant que celui du maître-cylindre hydraulique d'origine ou soit fourni par le constructeur du véhicule et homologué sans minimum de production.

Le matériau et le mode de fixation des garnitures de frein est libre.

j) Embrayage :

Le matériau et le mode de fixation de la garniture d'embrayage sont libres.

k) Accessoires supplémentaires non couverts par l'homologation :

Sont autorisés sans restriction tous ceux qui sont sans effet, aucun sur le comportement du véhicule, tels ceux concernant l'esthétique ou le confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc.) à la condition expresse qu'ils n'affectent pas, même de façon secondaire, le rendement mécanique du moteur, la direction, la transmission, le freinage ou la tenue de route. Toutes les commandes doivent rester celles prévues par le constructeur y compris leur rôle, mais il est permis de les aménager pour les rendre mieux utilisables ou plus accessibles : par exemple, adjonction d'une rallonge de la commande de frein à main, d'une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc.

La position du volant peut être indifféremment à gauche ou à droite, à condition qu'il s'agisse d'une simple inversion du système de commande des roues AV prévue et fournie par le constructeur sans autre modification mécanique (tuyauterie etc.).

Est permis ce qui suit :

1) Le pare-brise d'origine peut être remplacé par un pare-brise de même matière mais avec chauffage-dégivrage incorporé.

2) L'appareil de chauffage d'origine peut être remplacé par un autre prévu par le constructeur et mentionné dans son catalogue comme livrable sur demande.

3) "Toute liberté est laissée en ce qui concerne le montage ou le remplacement de tous les appareils de mesure, compteurs etc. Ce montage ne devra présenter aucun caractère dangereux."

- 4) On peut changer l'avertisseur ou en ajouter un supplémentaire éventuellement à la disposition du passager.
- 5) Le mécanisme du levier du frein à main peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané (fly-off handbrake).
- 6) Les interrupteurs électriques peuvent être changés librement, tant en ce qui concerne leur destination, leur position ou -en cas de montage d'accessoires supplémentaires- leur nombre.
- 7) Il est permis d'ajouter des relais ou des fusibles du circuit électrique, d'allonger les câbles de batterie, de remplacer le câble de commande de l'accélérateur par un autre, provenant ou non du constructeur.
- 8) On peut modifier les supports des sièges et on peut ajouter toutes sortes de couvre-sièges y compris ceux formant siège-baquet.
- 9) On peut renforcer les points d'appui du cric, les changer de place ou en ajouter d'autres.
- 10) On peut monter des protège-phares qui n'aient d'autre but que de couvrir le verre du phare, sans influencer sur l'aérodynamisme de la voiture.
- 11) Toute liberté est laissée en ce qui concerne l'emplacement et le système de présentation des plaques d'immatriculation en raison de la diversité d'un pays à l'autre des règlements de police à cet égard.
- 12) Il est permis d'aménager le coffre pour un meilleur logement des objets transportés (courroie de fixation d'un coffre à outils, protection d'un réservoir d'essence de réserve, d'une roue de secours supplémentaire, etc.). Le système d'attache de la roue de secours d'origine peut être modifié à condition de ne pas changer cette dernière de place.
- 13) Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires à la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières.
- 14) Des plaques de matériau isolant peuvent être ajoutées en tous lieux nécessaires pour protéger les occupants de la voiture contre un risque d'incendie.
- 15) On peut monter un récupérateur d'huile ou d'eau de radiateur (Art. 255 h).
- 16) On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur.
- 17) Des fixations de sécurité supplémentaires peuvent être prévues pour le pare-brise.
- 18) Le volant de direction est libre.

1) Carrosserie :

Aucun élément normal de carrosserie (tableau de bord, toutes garnitures quel que soit leur emplacement) ne peut être supprimé ou changé, aucun des accessoires normalement montés par le constructeur sur le modèle homologué dans sa version la plus économique ne peut être supprimé.

Sont cependant permis les travaux d'adaptation nécessaires au montage des accessoires supplémentaires autorisés au paragraphe précédent, tels ceux qu'implique l'adjonction d'un lave-glace (perçement du capot).

Il peut être prévu pour une même série minimale plusieurs matériaux différents pour les sièges et capitonnages intérieurs (drap, cuir, matière plastique, etc.).

Il pourra être prévu pour une même série minimale deux types de sièges AV (banquette unique ou sièges séparés). Ces variantes devront être mentionnées sur la fiche d'homologation et en particulier les différents poids totaux résultant de l'emploi de sièges AV différents.

Toutes les parties transparentes doivent, en cas de détérioration, être remplacées par d'autres du même type de matériau que celui utilisé à l'origine et mentionné sur la fiche d'homologation. Elles doivent être interchangeables avec celles montées à l'origine. Elles doivent être montées sur les supports originaux et conserver leur système de manoeuvre original.

Les boulons et écrous peuvent être remplacés librement et comporter un blocage par goupille et enroulement de fil.

Les couvre-roues constituant un élément de carrosserie doivent être enlevés.

m) Pare-chocs, enjoliveurs, carénage :

On peut supprimer les "bananes" de pare-chocs.

Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés. L'adjonction de toute plaque de protection sous la voiture est interdite à moins qu'il ne s'agisse d'un élément dûment mentionné sur la fiche d'homologation ou encore qu'il s'agisse d'une autorisation explicite ou d'une obligation inscrite dans le règlement particulier de l'épreuve.

Il est permis d'enlever les pare-chocs pour les épreuves se courant entièrement sur piste fermée. Toutefois, aucun support ne devra faire saillie en dehors de la carrosserie. Lorsque le pare-choc fait partie intégrante de la carrosserie, il ne pourra être démonté (exemple : Porsche 911).

Pour les rallyes, toute voiture normalement équipée de pare-chocs et dont la fiche d'homologation montre un tel équipement devra les conserver (se référer aux photos A et B).

n) Cotes de réalésage / tolérances de fabrication :

Il sera permis une cote de réalésage maximale de 0,6 mm, à condition que le piston reste un piston d'origine et qu'il n'y ait pas de franchissement d'une classe de cylindrée (Art. 252 i).

Tolérances de fabrication : à condition que les tolérances indiquées par un constructeur concordent avec les tolérances permises par la FIA, il ne sera plus nécessaire de les indiquer individuellement sur la fiche d'homologation.

Au cas où l'une ou plusieurs d'entre elles dépasseraient les tolérances permises, les constructeurs devront fournir des précisions à la S/C des Règlements Techniques.

Table de tolérance :

- 1) Tolérances pour tous usinages mécaniques, sauf alésage et course : $\pm 0,2 \%$ (Articles 156, 158, 159, 181, 196, 215, 216, 225, 262, 263 ainsi que les orifices de la page 8 de la fiche d'homologation).
- 2) Article 146 : tolérance $\pm 0,5 \%$
- 3) Pièces brutes de fonderie : $+ 4 \%$ - 2%
- 4) Levées de cames : $+ 1 \%$ (Articles 182, 197, 255)
- 5) Poids (Articles 160 à 164) : $+ 7 \%$ - 3%
- 6) Largeur de la voiture aux axes AV et AR : $+ 1 \%$ - $0,3 \%$
- 7) Empattement (Article 1) : $\pm 0,5 \%$.

VOITURES DE TOURISME (Groupe 2)

Art. 260 - Définition

Voitures fabriquées en série et pouvant faire l'objet d'aménagements destinés à les rendre plus aptes à la compétition sportive.

La liste des modifications et adjonctions autorisées est donnée ci-après à l'Article 262.

Ce groupe recueille en outre les voitures du Groupe 1 qui ont été l'objet de modifications ou d'adjonctions excédant les limites autorisées pour le Groupe 1. Ces voitures bénéficient alors de toutes les autorisations accordées pour le présent groupe 2.

Art. 261 - Fabrication minimale et nombre de places

Les Voitures de Tourisme devront avoir été construites à au-moins 2 500 exemplaires en 12 mois consécutifs et comporter au moins 4 places sauf si leur cylindrée-moteur est égale ou inférieure à 1 000 cm³ auquel cas le constructeur peut les livrer en version "deux places".

Art. 262 - Modifications et adjonctions autorisées

Toutes celles autorisées pour les voitures du Groupe 1 plus celles faisant l'objet du présent article.

.../...

a) Poids minimum:

L'échelle de poids ci-après représente des poids minimum absolus, tels que la voiture franchira la ligne d'arrivée, déduction faite du carburant. En tous cas, Messieurs les commissaires techniques ne pourront prendre en considération les poids indiqués sur les fiches d'homologation

- jusqu'à	500 cm ³	495 Kg
"	600 cm ³	535 kg
"	700 cm ³	570 kg
"	850 cm ³	615 kg
"	1 000 cm ³	655 kg
"	1 150 cm ³	690 kg
"	1 300 cm ³	720 kg
"	1 600 cm ³	775 kg
"	2 000 cm ³	845 kg
"	2 500 cm ³	920 kg
"	3 000 cm ³	990 kg
"	3 500 cm ³	1 050 kg
"	4 000 cm ³	1 115 kg
"	4 500 cm ³	1 175 kg
"	5 000 cm ³	1 225 kg
"	5 500 cm ³	1 280 kg
"	6 000 cm ³	1 330 kg
"	6 500 cm ³	1 365 kg
"	7 000 cm ³	1 405 kg
"	7 500 cm ³	1 425 kg
"	8 000 cm ³	1 445 kg
au-dessus		
de	8.000 cm ³	1 530 kg

b) Modifications des pièces mécaniques d'origine:

Les pièces mécaniques d'origine ayant subi toutes les phases de la fabrication prévues par le constructeur pour la production de série, à l'exception de celles pour lesquelles le présent article prévoit une liberté de changement, peuvent faire l'objet de toutes les opérations de mise au point par finissage ou grattage, mais non de remplacement. En d'autres termes, sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce de série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, ajustée, réduite ou changée de forme par usinage.

Cette autorisation ne s'applique toutefois pas aux étriers de freins.

Toute adjonction de matière de manière homogène (soudure, collage, électrolyse, etc) est interdite pour tous les éléments mécaniques suivants: moteur, boîte de vitesses, transmission, organes de la suspension.

c) Moteur-Culasses et soupapes:

Outre les travaux qui peuvent être effectués sur la culasse comme spécifié au paragraphe b), toute liberté est laissée pour les soupapes, les guides, les sièges de soupapes. Le nombre de soupapes par cylindre ne peut pas être modifié. Il est permis d'ajouter des rondelles aux ressorts de soupapes. Les ressorts de soupapes ne subissent aucune restriction en ce qui concerne leur nombre et leur type, à condition que les modifications restent dans les limites permises par b).

d) Moteur: système d'alimentation et ses éléments:

.../...

e) Réalésage :

Aucun franchissement de classe de cylindrée n'est autorisé (Art. 252 i).
Un réalésage de 0,6 mm maximum est permis. Il est autorisé de chemiser (ou rechemiser) le moteur dans les limites des dimensions permises. Par chemise, on entendra le manchon métallique à l'intérieur duquel se déplace le piston. Cette pièce sera une pièce rapportée qui pourra être montée dans le bloc de différentes manières : pressée, soudée etc. Le matériau en sera libre. Au cas où le bloc moteur serait directement alésé sans utilisation de pièces intermédiaires, il sera permis de rajouter une chemise dont le matériau sera libre.
Un apport de matière est également permis à l'intérieur des cylindres.

f) Moteur : système d'échappement et ses éléments :

Libre. Cependant, pour tous les types d'épreuves, les organisateurs pourront prévoir une restriction particulière qui devra être mentionnée sur le règlement particulier de l'épreuve. D'autre part, pour les épreuves sur routes ouvertes, l'efficacité des dispositifs silencieux devra être conforme aux prescriptions légales du pays dans lequel se déroule l'épreuve.

g) Moteur - paliers :

Les coussinets lisses ou roulements peuvent être remplacés par d'autres du même type.

h) Joint d'étanchéité :

Les joints d'étanchéité peuvent être remplacés par d'autres ou être supprimés.

i) Moteur - système de graissage :

Le carter d'huile est libre. La pompe à huile peut être modifiée pour autant que son corps d'origine soit conservé.

Le nombre de pompes à huile prévu à l'origine ne peut être changé.

Aucune restriction quant aux filtres à huile et aux radiateurs d'huile (type, nombre et volume).

Le montage d'un radiateur d'huile à l'extérieur de la carrosserie est seulement autorisé en-dessous du plan horizontal passant par le moyeu des roues. En tous cas, le montage du radiateur d'huile de cette façon ne peut donner lieu à l'addition d'une structure enveloppante aérodynamique.

En outre, le radiateur d'huile ne peut dépasser le périmètre général de la voiture vue d'en haut, telle que présentée sur la ligne de départ.

j) Moteur - arbres à cames et système de distribution :

Libres. Cependant, la position, le nombre et le système d'entraînement du ou des arbres à cames ne peuvent être changés (chaîne, courroie, engrenages, bielles, etc.).

k) Piston, axe et segments :

Libres.

l) Moteur - autres éléments :

Aucune restriction pour les supports. Le ventilateur et la pompe à eau peuvent être modifiés, remplacés ou supprimés.

La pompe à essence ne subit aucune restriction en ce qui concerne le nombre prévu, le type, l'emplacement et le débit. Elle ne peut cependant jamais être placée à

l'intérieur de l'habitacle.

L'inclinaison et la position du moteur à l'intérieur du compartiment moteur sont libres à condition toutefois que les modifications que cela implique n'aillent pas au-delà de ce qui est permis à l'article 262 b, l, m et n.

m) Transmission :

Pour une même série de 2.500 voitures est autorisé ce qui suit, à la condition formelle qu'il s'agisse de possibilités différentes de la fabrication de série et de la vente normale à la clientèle, et que mention en soit faite sur la fiche d'homologation.

Boîte de vitesses

3 séries de rapports homologués mélangeables.

Les fourchettes de sélection pourront être renforcées par apport de matière.

Aucune restriction pour les supports. L'emplacement et le type du levier de commande sont libres. Le carter de la boîte de vitesses doit demeurer celui d'origine, dans la limite des transformations permises au paragraphe b). Le principe de lubrification d'origine de la boîte doit être conservé, toutefois un dispositif de refroidissement d'huile pour la boîte est autorisé (pompe de circulation et radiateur).

Différentiel :

Aucune restriction pour les supports. Le rapport du couple conique est libre, à condition toutefois d'être homologué. Aucun minimum de production n'est nécessaire pour cette homologation.

Un différentiel à action limitée ou autobloquant peut être monté à condition qu'il puisse se loger dans le carter sans modification au-delà de ce qui est permis au paragraphe b). Tous les arbres de transmission entre le moteur et les roues sont libres.

Le principe de lubrification d'origine doit être conservé. Cependant, un dispositif de refroidissement d'huile est autorisé (pompe de circulation et radiateur). Toute liberté est laissée en ce qui concerne les courroies et les poulies, pour les transmissions à courroies.

Pour les voitures à boîte de vitesses automatique, toute liberté est laissée pour les rapports de la boîte, à condition que leur nombre soit inchangé. Le convertisseur de couple est libre.

L'embrayage est libre à condition qu'il puisse être monté sans aucun usinage, qu'il ait le même nombre de disques que l'embrayage de série et que le carter et le volant d'origine soient conservés.

n) Suspension :

Il est autorisé de modifier les pièces d'origine de la suspension selon les spécifications de l'art. 262 b). L'addition ou la suppression d'un stabilisateur anti-roulis est autorisée. Le matériau du ressort principal est libre.

L'adjonction de ressorts auxiliaires est autorisée à condition que le ressort principal d'origine soit conservé dans son intégralité. Les points d'ancrage des amortisseurs peuvent être renforcés.

o) Direction :

Le rapport de direction est libre à condition que le carter d'origine soit conservé.

Il est permis de déconnecter un système de direction assistée. Un tel système sera homologable sans minimum de production.

p) Roues et pneumatiques :

Libres, à condition que leur montage puisse s'effectuer en toute conformité avec l'Art. 253 d) et dans la mesure où la largeur des roues montées (Art. 252 m) en fonction de la cylindrée de la voiture n'excède pas les valeurs suivantes :

- jusqu'à 1 300 cc	9"
1 600 cc	10,5"
2 000 cc	11,5"
3 000 cc	13"
5 000 cc	14"
6 000 cc	15"
- plus de 6 000 cc	16"

.../...

En outre, les quatre roues d'une voiture doivent toujours avoir le même diamètre (Art. 252 m).

"La roue de secours n'est pas obligatoire. Toutefois, au cas où il y en aurait une, elle devra être solidement fixée, ne pas être installée dans l'espace réservé au pilote et au passager AV", et ne pas entraîner de modifications dans l'aspect extérieur de la carrosserie.

q) équipement électrique - appareils d'éclairage :

Libres. Cependant, pour les courses sur routes ouvertes, le véhicule doit être conforme au règlement de police du pays de l'épreuve ou à la Convention Internationale sur la circulation routière (Art. 253 ...).

La liberté laissée pour les appareils d'éclairage concerne leur remplacement ou leur modification mais n'autorise pas leur suppression.

Leur nombre devra être pair. L'équipement lumineux minimum doit rester en état de fonctionnement normal pendant toute la durée de la course et doit comporter obligatoirement deux feux stop.

L'emplacement de la batterie est libre. Elle ne doit pas, toutefois, être disposée dans l'habitacle. Au cas où la batterie est placée à l'intérieur de l'habitacle d'une voiture dans la production normale, elle peut y rester à condition d'être efficacement protégée.

Accessoires du moteur

Il est permis de remplacer une dynamo par un alternateur et vice-versa. Ses points de fixation et la poulie du vilebrequin sont libres. La génératrice peut être enlevée ou mise hors d'usage. Aucune restriction pour le système d'allumage pour autant que les modifications que cela entraînerait soient autorisées par l'Art. 262 b).

Le montage d'un double allumage n'est pas autorisé, sauf homologué avec une production minimale égale à celle de l'homologation de base.

r) Réservoirs de carburant et radiateurs d'eau :

La capacité des réservoirs de carburant est libre jusqu'à la limite spécifiée à l'Art. 253 ...).

Toutefois, si le réservoir est changé, ou bien le changement devra être fait en conformité avec l'article 262 bb), ou bien le réservoir devra être un réservoir de sécurité homologué par la FIA (Spécif. minimale FT3).

Au cas où le réservoir et son orifice de remplissage seraient montés dans le coffre, un orifice d'évacuation d'essence, éventuellement répandue dans ce compartiment, doit être prévu.

L'emplacement et la dimension de l'orifice de remplissage ainsi que du bouchon de fermeture peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre une fuite de carburant vers un des compartiments intérieurs de la voiture.

Toute liberté est laissée en ce qui concerne le radiateur d'eau, y compris sa capacité. Son emplacement peut être changé, à condition qu'aucune modification ne soit apportée à l'extérieur ou à l'intérieur (habitacle) de la carrosserie.

s) Équipement de freinage :

Le montage d'un double maître-cylindre ou d'un dispositif quelconque permettant d'assurer à la fois une action simultanée sur les quatre roues et une action divisée sur deux roues au moins est obligatoire.

Les disques peuvent être remplacés par d'autres à condition que les dimensions de la surface de freinage ne soient pas changées. Il en est de même pour les tambours. Les garnitures de freins sont libres. Les flasques de support peuvent être modifiés et pourvus d'ouvertures de ventilation. Les plaques de protection peuvent

être modifiées ou supprimées. Des prises d'air pour refroidissement peuvent être ajoutées à condition de ne pas modifier la carrosserie.

L'addition ou la suppression d'un servo-frein est autorisée.

Il n'est pas autorisé de modifier les étriers de freins à disques qui ne peuvent être remplacés que par des étriers homologués par le constructeur sans minimum de production (réf. Art. 262 bb).

t) Conduits et canalisations:

Il est permis d'apporter toutes modifications à la disposition, aux emplacements et au matériau de tous les tuyaux et conduits permettant le passage d'éléments fluides (air, eau, carburant, courant électrique y compris le système de suspension). Les tuyaux de carburant et de liquides à haute température et les conduits de prise d'air ne devront pas passer dans l'habitacle sauf si ce montage est effectué en série. Dans tous les cas ces tuyaux devront être efficacement protégés.

u) Ressorts:

Tout ressort peut être modifié ou remplacé par un autre de type analogue (ex: ressort à lames, ressort hélicoïdal, etc).

v) Eléments de carrosserie:

Les sièges AV pourront être remplacés. Le poids du siège du passager devra être au moins égal au poids du siège d'origine du pilote mentionné sur la fiche d'homologation.

L'allègement d'éléments structurels de la carrosserie ou du châssis de la voiture est interdit. Tout sorte de renfort est autorisée. Il est permis d'ajouter les dispositifs aérodynamiques à l'avant de la voiture, en dessous du plan horizontal passant par le centre des moyeux des roues. Cependant, ces dispositifs aérodynamiques ne doivent pas dépasser le périmètre général de la voiture vue d'en haut.

Il est permis d'enlever le(s) siège(s) AR. Toutefois, les voitures devront être équipées d'une cloison métallique rigide, étanche aux flammes et aux liquides, qui séparera l'habitacle du compartiment moteur et du réservoir.

Toutes les vitres et les mécanismes de levée homologués devront être conservés. La lunette AR d'origine devra également être conservée. Du matériau d'insonorisation non visible peut être enlevé. Les garnitures de l'habitacle, panneaux de portière, etc., normalement prévus sur une voiture dans la production de série peuvent être allégés mais non enlevés. L'aspect d'origine de l'intérieur devra être conservé. Il est permis d'enlever le couvercle de la boîte à gants et les tapis de sol.

w) Système de chauffage:

Il est permis d'enlever l'appareil de chauffage et ses annexes à condition que le désembuage du pare-brise et de la lunette AR soit assuré, si prévu en série.

x) Options-définition:

Une variante de la production de série.

Accessoires ou équipements livrés à la demande expresse du client. Par option, on comprend par conséquent tout équipement fourni en supplément ou en remplacement du modèle de base livrable sur demande, même si cet équipement est normalement monté en série sur certaines voitures comme c'est le cas, par exemple, pour les voitures destinées à l'exportation.

aa) Homologation d'une option:

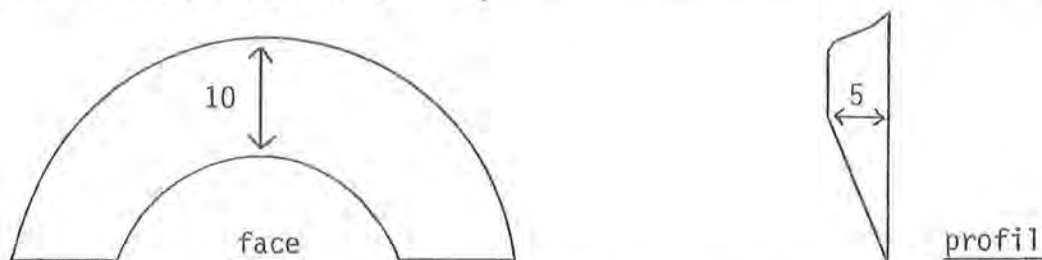
L'homologation ne sera accordée à une option que si l'équipement optionnel peut être obtenu sans discrimination auprès du constructeur ou de ses concessionnaires pour toute personne désirant l'acheter.

bb) Équipement optionnel pouvant être homologué sans minimum de production

- éléments de suspension et essieux renforcés à condition qu'ils soient entièrement interchangeables avec la pièce d'origine, que les axes de pivotage du châssis restent à leur place initiale et que la cinématique de la suspension ne soit pas changée
- tableau de bord différent
- freins - étriers de freins
- réservoir de carburant
- biellettes de direction
- direction assistée (Art. 262 o)
- boîte de vitesses (voir Art. 262 m).

cc) Équipement libre ne devant pas faire l'objet d'une homologation

- protections inférieures
- extensions d'ailes (simple déflecteur semi-circulaire de 5 cm de largeur maximum et 10 cm de hauteur maximum)



dd) Toute autre option qui affecte d'une façon directe ou indirecte le rendement mécanique de la voiture ne peut être homologuée que si au moins 2 500 voitures identiques, équipées de cette option, ont été fabriquées en 12 mois consécutifs. Au cas où cet article serait appliqué dans le cadre du Groupe 4 (GT Spécial), le minimum de fabrication serait naturellement de 400 voitures et non pas de 2 500.

N.B. Les éléments mécaniques homologués en Groupe 2 avant le 31.12.1975 selon les prescriptions de l'Art. 260 bb) de l'ancienne Annexe J sont utilisables jusqu'au 31.12.77, en rallyes. La voiture sera automatiquement transférée en Groupe 4.

VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE (Groupe 3)

Art. 263 - Définition :

Voitures à au moins deux places construites en série limitée à l'usage d'une clientèle qui recherche les meilleures performances et/ou le maximum de confort sans souci spécial d'économie.

Art. 264 - Fabrication minimale et nombre de places :

Les voitures de Grand Tourisme de série doivent avoir été fabriquées à au-moins 1 000 exemplaires identiques en tous points (sauf autorisations données ci-après à l'article 265) sur une période n'excédant pas 12 mois consécutifs et comporter au moins 2 places.

Art. 265 - Modifications et/ou adjonctions autorisées :

Elles sont exactement les mêmes que celles autorisées pour le Groupe 1 (voir ci-avant Art. 259).

.../...

VOITURES DE GRAND TOURISME (Groupe 4)

=====

Art. 266 - Définition

Voitures à au moins deux places construites en petite série et pouvant faire l'objet d'aménagements destinés à les adapter plus spécialement à la compétition sportive. Ce groupe recueille en outre les voitures dérivées de celles homologuées en Groupe 3 (GT de série) et dont les modifications dépassent les limites autorisées dans le Groupe 3.

Art. 267 - Fabrication minimale et nombre de places

Les voitures de GT devront avoir été construites à un minimum de 400 exemplaires sur une période n'excédant pas 24 mois consécutifs et comporter au moins 2 places.

Art. 268 - Modifications autorisées

Exactement les mêmes que celles du Groupe 2 (voitures de Tourisme Spécial, voir Art. 262), à l'exception de l'échelle de poids suivante (Art. 253 F) Ces poids s'entendent tels que la voiture franchit la ligne d'arrivée, déduction faite du poids du carburant :

- jusqu'à	500 cc	495 kg
"	600 cc	535 kg
"	700 cc	570 kg
"	850 cc	615 kg
"	1 000 cc	655 kg
"	1 150 cc	670 kg
"	1 300 cc	700 kg
"	1 600 cc	740 kg
"	2 000 cc	810 kg
"	2 500 cc	880 kg
"	3 000 cc	945 kg
"	3 500 cc	1 005 kg
"	4 000 cc	1 075 kg
"	4 500 cc	1 120 kg
"	5 000 cc	1 170 kg
"	5 500 cc	1 285 kg
"	6 000 cc	1 330 kg
"	6 500 cc	1 365 kg
"	7 000 cc	1 405 kg
"	7 500 cc	1 425 kg
"	8 000 cc	1 445 kg

au-dessus

de 8 000 cc 1 530 kg

NB : les éléments mécaniques homologués en Groupe 2 avant le 31/12/75 selon les prescriptions de l'Art. 260 cc de l'ancienne Annexe J sont utilisables jusqu'au 31/12/77 sont utilisables.

VOITURES DE PRODUCTION SPECIALES (Groupe 5)

=====

Art. 269 - Définition

Voitures de production spéciales pour lesquelles aucune production minimale n'est nécessaire, mais qui ont pour origine les voitures homologuées dans les Groupes 1, 2, 3 et 4.

Art. 270 - Modifications autorisées :

Toutes les transformations permises pour les Groupes 1 à 4 (Art. 259 et 262) ainsi que celles faisant l'objet du présent chapitre.

.../...

a) Poids minimum :

Les voitures du Groupe 5 devront peser au moins les poids suivants (Art. 253 h). Tous les éléments de sécurité normalement prévus (arceaux, extincteurs, etc.) ne sont pas compris dans ces poids :

- Cylindrée-moteur inférieure ou égale à	500 cc	450 kg
"	600 cc	495 kg
"	700 cc	525 kg
"	850 cc	555 kg
"	1 000 cc	595 kg
"	1 150 cc	610 kg
"	1 300 cc	635 kg
"	1 600 cc	675 kg
"	2 000 cc	735 kg
"	2 500 cc	800 kg
"	3 000 cc	860 kg
"	3 500 cc	915 kg
"	4 000 cc	970 kg
"	4 500 cc	1 025 kg
"	5 000 cc	1 065 kg
"	5 500 cc	1 115 kg
"	6 000 cc	1 155 kg
"	6 500 cc	1 190 kg
"	7 000 cc	1 220 kg
"	7 500 cc	1 240 kg
"	8 000 cc	1 255 kg
- au-dessus de	8 000 cc	1 330 kg

b) Carrosserie - châssis :

La forme extérieure de la carrosserie d'origine doit être conservée. Aucune modification ne peut être apportée à la coque de série et/ou au châssis et à la carrosserie d'origine, sauf en ce qui concerne l'adjonction de renforts. Ceux-ci sont libres. Le matériau des éléments suivants est libre, à condition que leur forme d'origine soit conservée :

- portières
- capot moteur et coffre.

Le matériau des fenêtres est libre. Toutefois, la vitre de la portière du conducteur et celle de la portière du passager, au cas où le Règlement Particulier de l'épreuve en permette un, doivent être du matériau d'origine homologué. La dimension de l'ouverture d'origine doit être conservée.

Des ouvertures pourront être pratiquées dans la carrosserie pour la ventilation de l'habitacle, à condition qu'elles soient placées :

- sur la partie saillante en arrière du toit au-dessus de la vitre AR
- et/ou - dans une zone comprise entre la vitre latérale AR et la vitre AR
- qu'elles ne forment pas saillie en dehors de la ligne d'origine de la carrosserie.

Ailes : Le matériau et la forme de l'aile sont libres. Toutefois, la forme de l'ouverture du passage de roue doit être maintenue.

Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins la moitié de la circonférence et sur au moins toute la largeur du pneumatique. Des ouvertures d'aération peuvent y être pratiquées.

Intérieur :

Libre. Toutefois, l'emplacement du siège prévu à l'origine pour le conducteur doit être conservé. Il ne sera pas permis d'installer quoi que ce soit, hormis

l'extincteur, à l'emplacement du siège du passager. Le tableau de bord ne devra présenter aucun angle saillant.

c) Moteur :

Le bloc moteur d'origine homologué sur la voiture de base devra être conservé. La cylindrée sera libre et pourra être obtenue par un changement de la course et/ou de l'alésage d'origine. Les chemisage/rechemisage sont libres. Le moteur doit être placé dans le compartiment moteur d'origine et l'orientation du vilebrequin d'origine vu en plan doit être conservée. Il n'est pas permis d'utiliser plusieurs blocs moteurs.

d) Autres éléments mécaniques :

Libres. Toutefois, les roues motrices du modèle de base homologué doivent rester les roues motrices. Ceci implique qu'une transmission à 4 roues motrices ne peut être utilisée que sur une voiture ainsi conçue à l'origine. La boîte de vitesses doit rester dans son compartiment d'origine. L'adjonction d'un dispositif de surmultiplication est autorisée.

e) Suspension :

Le type de suspension homologué doit être conservé. Il est toutefois permis de rajouter des renforts, de rajouter ou modifier des points d'attache, de modifier ou remplacer les organes de liaison du système de suspension. Le type et le nombre de ressorts et d'amortisseurs est libre. Par "type de suspension" on entendra : Mc Pherson - pont rigide, bras oscillants, parallélogrammes, axe AR De Dion, etc.

f) Direction :

Libre.

g) Roues :

Les largeurs maximales de roues montées (voir Art. 255 a) sur pneus seront permises en fonction de la cylindrée :

- jusqu'à 1 000 cc	11"
1 300 cc	12"
1 600 cc	13"
2 000 cc	14"
3 000 cc	15"
5 000 cc	16"
au-dessus de 5 000 cc	17"

h) Freins :

Libres (Art. 255 k)

i) Réservoirs :

Les voitures devront être munies de réservoirs de sécurité conformes aux spécifications.../...

cations FIA/Spec/FT3 ou FIA/Spec/FTA.

L'emplacement du réservoir est libre, à condition qu'il ne soit disposé ni dans l'habitacle ni dans le compartiment moteur, sauf si cet emplacement correspond à l'homologation.

Pour les courses de côtes, si la capacité totale du ou des réservoirs de carburant n'est pas supérieure à 20 litres, le réservoir de sécurité ne sera pas obligatoire à condition que la position du réservoir ne dépasse pas 30 cm de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et qu'il soit entouré d'une structure déformable de 1 cm d'épaisseur.

j) Dispositifs aérodynamiques :

Les dispositifs aérodynamiques doivent s'inscrire dans la projection frontale de la voiture.

A l'avant : ils ne pourront dépasser de plus de 10 % de l'empattement de la voiture (mesure effectuée à partir de la limite hors-tout de la carrosserie) et ne pourront en aucun cas dépasser de plus de 20 cm la limite hors-tout de la carrosserie d'origine. Ils seront obligatoirement installés en-dessous du plan horizontal passant par le moyeu des roues.

A l'arrière : ils ne pourront dépasser de plus de 20 % de l'empattement de la voiture (mesure effectuée à partir de la limite hors-tout de la carrosserie) et ne pourront en aucun cas dépasser de plus de 40 cm la limite hors-tout de la carrosserie d'origine.

k) Mesures de sécurité :

Voir titre 3, Art. 255.

=====

VOITURES DE COURSE BI-PLACES (Groupe 6)

=====

Art. 271 - Définition : Voitures de compétition à deux places construites spécialement pour les courses de vitesse sur circuit fermé.

Art. 272 - Spécifications générales : Ces voitures devront répondre aux prescriptions générales concernant les voitures des catégories A et B1 (voir Art. 252 et 253), sauf en ce qui concerne les points mentionnés ci-après :

- a) L'emplacement pour les bagages est facultatif (Art. 253
- b) La roue de secours est facultative (Art. 253 i)
- c) dans le cas d'une voiture ouverte, le pare-brise ainsi que les parties transparentes des portes, si prévues, sont facultatives et leurs dimensions libres.

Art. 273 - Spécifications particulières :

a) Poids minimum : les voitures de sport devront peser au moins les poids indiqués sur l'échelle ci-après :

.../...

- Cylindrée-moteur inférieure ou égale à 1 000 cc	500 kg
de 1 000 cc à 1 300 cc	535 kg
de 1 300 cc à 1 600 cc	560 kg
de 1 600 cc à 2 000 cc	600 kg
de 2 000 cc à 3 000 cc	700 kg
de 3 000 cc à 4 000 cc	765 kg
de 4 000 cc à 5 000 cc	810 kg
de 5 000 cc à 6 000 cc	840 kg
supérieure à 6 000 cc	860 kg.

b) Batterie : l'emplacement de la batterie est libre. Elle devra toutefois être solidement fixée et entièrement protégée par une boîte en matériau isolant.

c) Roues et pneumatiques : il est recommandé d'utiliser des roues comportant un dispositif pour retenir les pneumatiques. En cas d'utilisation de boulons de roues "knock-off" (type papillon), ceux-ci ne devront en aucun cas dépasser les jantes.

La largeur maximum des jantes est limitée à 16".

d) Freins : le système de freinage devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce normalement sur les 4 roues. Dans le cas d'une fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque en un point de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer sur au moins deux roues.

e) Éléments de suspension : interdiction de chromer les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 45 tonnes par sq. inch.

f) Carrosserie : la carrosserie sera conçue de manière à fournir confort et sécurité au conducteur et au passager. Tous les éléments de la carrosserie devront être complètement et soigneusement finis, sans pièces provisoires ni de fortune. La carrosserie recouvrira toutes les composantes mécaniques ; seuls pourront dépasser les tuyauteries d'échappement ou d'admission, ainsi que le haut du moteur.

f1 - dimensions - Aucun élément de la carrosserie, à l'exception de l'arceau de sécurité ne peut dépasser en hauteur un plan horizontal situé à 80 cm au-dessus du point le plus bas de la structure entièrement suspendue de la voiture.
La largeur maximum de la carrosserie ne doit pas dépasser 200 cm.
La longueur maximum de la voiture ne devra pas dépasser 450 cm.

f2 - ailes - Les ailes devront surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins la moitié de leur circonférence et sur au moins toute la largeur du pneumatique. A l'arrière, les ailes ne devront pas descendre au-dessous de l'axe des roues AR. Des ouïes de refroidissement pourront être aménagées entre les ailes et la coque, sauf à l'AR.

f3 - ouverture de l'habitacle - Dans le cas d'une voiture ouverte, l'ouverture délimitant l'habitacle doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

f4 - visibilité - la carrosserie doit assurer au conducteur et au passager une visibilité frontale et latérale répondant aux conditions de course. Les rétroviseurs doivent assurer au conducteur une visibilité arrière de part et d'autre de la voiture.

f5 - habitacle et sièges - les dimensions de l'habitacle devront correspondre à

celles prescrites par l'Art. 253 b) pour les voitures à deux places. Les sièges prévus pour le conducteur et le passager doivent être de dimensions similaires. Ils doivent être disposés symétriquement de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et être solidement fixés. Ils peuvent cependant être ajustables individuellement.

g) Equipement lumineux : les véhicules seront équipés, à l'arrière, d'au moins deux feux "stop" ainsi que de deux feux AR rouges munis d'une ampoule de 15 w minimum chacun. Il sera placé visiblement et symétriquement de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

Pour les épreuves de nuit, ils seront équipés d'au moins deux phares d'une puissance égale à celle des phares équipant habituellement les voitures de Tourisme et de deux feux de signalisation montés à l'AR. Des dispositions plus exigeantes en matière de signalisation et/ou d'éclairage pourront être prévues au règlement particulier.

h) Réservoirs d'essence : toutes les voitures qui participent à des courses de vitesse sur circuit d'une ou plusieurs manches de 100 km minimum doivent être équipées de réservoirs de sécurité conformes aux spécifications FIA/Spec/FT3 ou FTA et fournis par un fabricant agréé. Les réservoirs, remplis de mousse de sécurité conforme aux spécifications militaires américaines Mil-B-83054 (Baffle material), seront obligatoirement placés à l'intérieur de la structure principale du véhicule.

Le circuit de carburant devra être conçu de telle façon qu'il ne soit pas le premier élément touché en cas d'accident. Si la voiture est équipée d'un système de ravitaillement standardisé, l'emmanchement sur la voiture doit être protégé.

i) Capacité des réservoirs : la capacité totale des réservoirs de carburant ne devra pas excéder les limites suivantes :

- cylindrée-moteur inférieure ou égale à	700 cm ³	60 litres
	de 700 à 1 000 cm ³	70 litres
	de 1 000 à 1 300 cm ³	80 litres
	de 1 300 à 1 600 cm ³	90 litres
	de 1 600 à 2 000 cm ³	100 litres
	de 2 000 à 2 500 cm ³	110 litres
	supérieure à 2 500 cm ³	160 litres.

La capacité totale d'un réservoir ne doit pas excéder 80 litres. Le système doit être conçu de telle façon qu'en cas de rupture d'un réservoir, il n'y ait pas plus de 80 litres de répandu. Un réservoir collecteur d'une capacité maximum de 8 litres pourra être placé à l'extérieur du châssis principal à condition qu'il soit entouré d'une structure déformable agréée de 10 mm d'épaisseur.

j) Réservoirs d'huile : tous les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale de la voiture devront être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur. En aucun cas, un réservoir d'huile qui ne serait pas placé à l'intérieur de la structure principale ne devra être monté en arrière de la boîte de vitesses ou du carter de différentiel.

k) Cloisons et réservoirs : aucune partie des réservoirs à liquides (carburant, huile, eau) ne doit donner directement sur l'emplacement réservé au pilote ou au passager. Les réservoirs de carburant devront être ventilés de façon à prévenir l'accumulation de vapeurs toxiques ou à empêcher ces vapeurs d'envahir le compartiment du conducteur ou celui du moteur. Les réservoirs de carburant doivent être isolés au moyen de cloisons empêchant toute infiltration de carburant dans le compartiment du conducteur ou dans celui du moteur ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement en cas d'écoulement, de

fuite ou d'accident survenant au réservoir.

1) Équipement de sécurité :

Voir Art. 253 et 255.

Appuie-tête :

Montage obligatoire d'un repose-tête capable de supporter une masse de 17 kg sous une accélération de 5 g dirigée vers l'arrière. Ses dimensions seront telles qu'en aucun cas la tête du pilote casqué ne puisse être enserrée entre l'arceau et le repose-tête lui-même.

Structure déformable :

Toute la zone des réservoirs se trouvant en contact direct avec les filets d'air devra comprendre une structure déformable conforme aux spécifications de l'Art. 293.

Une structure déformable de mêmes caractéristiques que celles des réservoirs, d'une épaisseur de 150 mm et d'une hauteur de 200 mm, devra se prolonger longitudinalement en avant des pédales sur au moins 500 mm de chaque côté de la voiture. Ces structures doivent être solidement reliées entre elles, ainsi qu'à la structure de la voiture. D'autres types de structures pourront également être utilisés, à condition qu'elles présentent le même coefficient d'absorption d'énergie.

Paroi anti-feu, plancher : les voitures doivent comporter un pare-flamme destiné à empêcher le feu de se propager du compartiment moteur ou du dessous de la voiture vers l'habitacle. Les ouvertures du pare-flamme destinées au passage des pédales, câbles métalliques et conduites doivent être aussi restreintes que possible. Le plancher de l'habitacle doit être conçu de manière à protéger le conducteur contre tout gravier, huile, eau et débris provenant de la route ou du moteur. Les panneaux-planchers ou frontaux doivent permettre un système d'écoulement pour éviter toute accumulation de liquide.

Conduits, canalisations et équipements électriques : sauf si les conduits, canalisations et équipements électriques tels que batteries, pompes à essence, etc. sont en conformité avec les prescriptions de l'aviation en ce qui concerne leur emplacement, leur matériau et leurs raccordements, ils doivent être placés ou installés de telle façon qu'une fuite quelconque ne puisse résulter en :

- une accumulation de liquide
- l'entrée de liquide dans l'habitacle du pilote
- le contact entre liquide et une canalisation ou un équipement électrique quelconque.

Dans le cas où les conduits, canalisations ou équipements électriques passeraient par ou seraient installés dans l'habitacle, ils devraient en être isolés par une couverture supplémentaire d'un matériau étanche et non inflammable.

ART. 300 - FORMULE INTERNATIONALE N° 1

=====

Validité : du 1er janvier 1966 au 31 décembre 1977.

Moteurs à pistons alternatifs :

- a) cylindrée-moteur sans suralimentation : inférieure ou égale à 3 000 cm³
- b) cylindrée-moteur avec suralimentation : inférieure ou égale à 1 500 cm³

Nombre de cylindres : max. 12

Moteurs à turbine : utilisation autorisée sur la base de la formule d'équivalence donnée à l'Art. 252 j).

Poids minimum, sans lest : 575 kg.

Dimensions hors-tout de la carrosserie : la largeur maximale hors-tout de la carrosserie, pour sa partie antérieure aux roues AR et postérieure aux roues AV, ne sera

.../...

pas supérieure à 140 cm. Aucune tuyauterie d'huile, de carburant, aucun fil électrique ne devront être installés à plus de 60 cm de part et d'autre de l'axe de la voiture, à l'intérieur de la structure déformable, ou le long des réservoirs principaux.

La largeur maximum de l'aileron est fixée à 110 cm.

Réservoirs du type "outre en caoutchouc" : Les réservoirs de carburant devront être placés à l'intérieur de la structure principale de la voiture.

Tous réservoirs placés à plus de 30 cm de part et d'autre de l'axe de la voiture doivent être du type "outre en caoutchouc" non auto-obturants conformes aux spécifications FIA/Spec/FT3 - FIA/Spec/FTA (art. 255 f).

Un réservoir qui sera situé à l'intérieur de la structure principale du monocoque et qui ne dépassera pas 30 cm de part et d'autre de l'axe de la voiture devra être du type FT3 ou du type "outre en caoutchouc" non auto-obturant.

Un réservoir collecteur d'une capacité maximum de 1 gallon pourra être placé à l'extérieur du châssis principal à condition qu'il soit entouré d'une structure déformable conforme aux spécifications données à l'Art. 257 b) et d'une épaisseur minimum de 10 mm.

Le réservoir pourra être du type "outre en caoutchouc" conforme à la spécification FT3, et devra être raccordé au moteur par une connection auto-obturante de type aviation.

Le circuit de carburant devra être conçu de manière à ne pas être le premier élément touché en cas d'accident.

Réservoir d'huile : tous les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale de la voiture devront être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur. En aucun cas un réservoir d'huile qui ne serait placé à l'intérieur de la structure principale ne devra être monté en arrière de la boîte de vitesses ou du carter de différentiel.

Capacité des réservoirs : la capacité totale des réservoirs ne doit pas excéder 250 litres et la capacité maximale de chacun d'entre eux doit être de 80 litres. Le circuit de carburant doit être conçu de manière à éviter qu'en cas de rupture d'un réservoir principal, plus de 80 litres d'essence ne soient répandus.

Arceau de sécurité : l'arceau de sécurité doit avoir une hauteur minimum de 82 cm (même méthode de mesure que pour la hauteur des ailes pour voitures carrossées) et dans tous les cas dépasser le casque du pilote d'au moins 5 cms.

Mesures de sécurité additionnelles applicables à la Formule 1 :

a) Il doit être prévu une manette de secours extérieure clairement indiquée qui puisse être actionnée facilement par l'équipe de secours, même à distance à l'aide d'un crochet. Cette manette de secours commandera simultanément la mise en marche de l'extincteur, l'arrêt du moteur et l'isolement de la batterie.

b) Montage obligatoire d'un repose-tête capable de supporter une masse de 17 kg, sous une accélération longitudinale de 5 g dirigée vers l'arrière. Ses dimensions seront telles qu'en aucun cas la tête du pilote casqué ne puisse être enserrée entre l'arceau et le repose-tête lui-même.

c) L'emploi de tôle de magnésium ne sera autorisé que dans des épaisseurs de 3 mm ou plus.

d) La batterie d'accumulateur devra être capable d'assurer au moins deux démarrages du moteur.

e) Interdiction de chromer les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 45 tonnes par sq. inch.

ART. 301 - FORMULE INTERNATIONALE N° 2
=====

Validité : du 1er janvier 1972 au 31 décembre 1977.

Moteurs à pistons alternatifs : cylindrée-moteur inférieure ou égale à 2 000 cm³.
Suralimentation interdite.

Poids minimum sans lest : 500 kg.

Moteur : libre. Le nombre maximum de cylindres est 6.

Boîte de vitesses à 5 rapports maximum, compte non-tenu de la marche AR.

La propulsion ne pourra être assurée que par 2 roues au maximum.

Largeur maximum de la carrosserie : 130 cm.

ART. 302 - FORMULE INTERNATIONALE N° 3
=====

Validité : du 1er janvier 1974 au 31 décembre 1976.

Moteurs à pistons alternatifs ou Wankel uniquement. (pour Wankel, voir Art. 252 j)

Cylindrée maximale : 2 000 cm³.

Cas du moteur à pistons alternatifs : la cylindrée maximale pourra être obtenue par accroissement ou réduction soit de l'alésage, soit de la course, soit de ces deux dimensions.

Nombre maximal de cylindres : 4.

Les pièces de fonderie constituant le bloc-moteur et la culasse, usinage terminé, doivent être ceux d'un moteur équipant un modèle de voiture dont la FIA a constaté la production en série d'au moins 5 000 exemplaires en 12 mois consécutifs. Le bloc-moteur et la culasse d'origine pourront être modifiées librement par retrait de matière à l'exclusion de toute adjonction de matière. Il est permis cependant de chemiser un bloc-moteur qui ne l'est pas à l'origine. Le type de paliers de vilebrequin ne pourra pas être modifié (est interdit par conséquent le remplacement d'un roulement lisse par un roulement à éléments mobiles).

Quelque soit le type du moteur utilisé, il est précisé que les différents composants mécaniques du moteur ne doivent pas provenir obligatoirement du même moteur d'origine.

Le système d'alimentation est libre, mais il doit être obligatoirement muni d'une bride délimitant un orifice cylindrique d'un diamètre de 24 mm sur une longueur de 3 mm dont les génératrices sont perpendiculaires aux faces du diaphragme. Par cette bride devra obligatoirement passer la totalité d'air alimentant le moteur. La bride d'étranglement doit obligatoirement être conçue en métal ou alliage métallique.

Le matériau de la boîte à air est libre à condition qu'il ne soit pas poreux. L'ensemble du système d'admission y compris le collecteur d'admission, les injecteurs, la boîte à air et l'étrangleur, doit tenir dans un gabarit d'1 mètre de long, 50 cm de large et 50 cm de haut. Il sera également obligatoire que le système d'admission puisse être démonté du moteur ensemble avec la culasse, comme une seule pièce.

Par l'ensemble du système d'admission, il sera compris tous les éléments de ce système compris entre la culasse et la face externe de la bride d'admission d'air. La CSI se réserve le droit, à la suite des expériences pratiques obtenues avec cette nouvelle Formule 3, de modifier les dimensions de la bride d'étranglement avec un préavis inférieur aux deux ans réglementaires.

Aucun système de suralimentation n'est autorisé même s'il en existait un monté en série sur le moteur d'origine.

Les autres organes d'origine du moteur pourront être remplacés ou modifiés librement. Il est permis de souder les chemises au bloc pour le moteur conventionnel.

Autres éléments mécaniques : libres.

Dimensions : Empattement minimal : 200 cm
Voie minimale : 120 cm
Largeur maximale des jantes : 10".

Carrosserie :

Derrière les roues AV la carrosserie ne peut dépasser une largeur maximale de 95 cm.

La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 135 cm au total.

Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV d'une largeur totale de plus de 95 cm ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV.

Limitation des pneumatiques : la largeur de la bande de roulement des pneumatiques est limitée à une valeur de 8" plus une certaine tolérance destinée à compenser l'usure de la gomme. Cette tolérance est intégrée dans le schéma de la page représentant le calibre de contrôle à utiliser.

La vérification pourra se faire à tout moment du déroulement de la course et des essais.

La réglette du calibre devra être tenue parallèlement à l'axe de la roue, mais pas nécessairement verticalement.

Dans le cas limite où les points C et D (voir schéma) sont en contact avec les épaulements du pneumatique, les points A et B doivent toujours toucher la bande de roulement.

Si le concurrent utilise des pneumatiques de dimension manifestement inférieure

aux 8" indiqués, les points A et B ne pourront naturellement toucher simultanément la bande de roulement mais le contrôle ne sera pas dans ce cas nécessaire.

Poids minimal, sans lest : 440 kg.

Certificat d'origine : toute voiture de la formule n° 3 présentée au départ d'une épreuve devra être munie d'un certificat établi par le constructeur et confirmé par l'Automobile Club National spécifiant l'origine des éléments de base de la voiture.

Appareil de contrôle d'étanchéité du système d'admission des moteurs F3 :

Le dispositif de contrôle décrit ci-après constitue l'ultime moyen de vérification de l'étanchéité de l'admission d'air des moteurs de F3 et est sans appel. Tous les organisateurs devront être en mesure de le mettre à la disposition des commissaires techniques, autant pour la vérification après qu'avant la course.

Ce dispositif destiné à créer artificiellement une dépression dans le système d'admission comporte :

- une pompe aspirante à membrane de débit nominal compris entre 25 et 28 litres d'air/minute et dont la dépression à débit nul se situe entre 55 et 65 cm de mercure.
- un embout tubulaire en caoutchouc s'adaptant parfaitement sur la bride d'entrée d'air.
- un vacuomètre branché sur la tuyauterie reliant l'embout en caoutchouc et la pompe.

La procédure à suivre pour le contrôle est la suivante :

- a) Caler le moteur dans une position telle que dans chaque cylindre 1 soupape au moins soit fermée
- b) Ouvrir la guillotine du système d'injection ou les papillons des carburateurs
- c) Vérifier sur le vacuomètre que la pompe crée dans le système d'admission une dépression supérieure ou égale à 15 cm de Hg
- d) Si la condition a) ne peut être satisfaite, décaler les culbuteurs ou démonter l'arbre à cames de façon à fermer toutes les soupapes d'admission. Si une ou plusieurs soupapes ont été endommagées au cours de l'épreuve, le concurrent pourra les remettre en bon état sous le contrôle des commissaires, avant de subir cette vérification. Dans ces derniers cas, la dépression minimale à obtenir sera de 20 cm de Hg et non plus de 15.

Un exemple de réalisation de l'appareil est donné à la page . Pour tout renseignement complémentaire, contacter le Secrétariat de la CSI (8, place de la Concorde, Paris 8ème, France).

ART. 303 - VOITURES DE COURSE DE FORMULE LIBRE

=====

(Groupe 3)

Il est permis d'organiser des compétitions sportives ouvertes à d'autres voitures que celles définies dans un des précédents groupes de l'Annexe J. Toutes les prescriptions concernant les voitures et en particulier toute limitation de cylindrée-moteur sont alors à la discrétion des organisateurs et il leur appartient de les faire figurer le plus explicitement possible dans le règlement particulier de l'épreuve, lequel doit en tout état de cause être approuvé par l'Autorité Sportive Nationale responsable devant la FIA.

Toutefois, les voitures de course ne répondant à aucune des formules internationales devront pour des raisons de sécurité, répondre aux prescriptions générales de

l'article : 255 b) c) d) e) f) g) h) i) j) k)
256
257 b3)

FORMULE SUDAM - FORMULES NATIONALES :

=====

Textes inchangés par rapport à l'édition 1974 de l'Annexe J.

oo oo

oo

APPENDIX "J" TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE 1976

=====

Classification, definition and specifications of cars

TITLE 1 - CLASSIFICATION OF CARS

=====

Art. 251 - Categories and groups : cars competing in events shall be distributed into the following categories and groups :

Category A : recognized production cars (number between brackets are those of the required minimum production in 12 consecutive months, except in Group 4 where the period of production is 24 consecutive months.

- Group 1 : series-production touring cars (5 000)
- Group 2 : touring cars (2 500)
- Group 3 : series-production grand touring cars (1 000)
- Group 4 : grand touring cars (400)
- Group 5 : special production cars deriving from Group 1 to 4

Category B :

- Group 6 : two-seater racing cars
- Group 7 : international formula racing cars
- Group 8 : "formule libre" racing cars.

NB : Category B is divided into 2 sub-categories : B1 Group 6 and B2 Groups 7 and 8.

TITLE 2 - DEFINITIONS AND GENERAL PRESCRIPTIONS

=====

Art. 252 - Definitions - a) Recognized production cars :

Cars of which the series-production of a certain number of identical (see definition of this word hereafter) cars, has been completed within a certain period of time, and which are meant for the normal sale (see below) to the individual purchaser. This period of time is of 12 consecutive months for Groups 1 to 3 and 24 consecutive months for Group 4.

The checking of the existing minimum production enables the NSA to apply to the FIA for recognition. (see this word below).

b) Experimental competition cars :

Cars which have nothing or which have no more to do with a series-production vehicle, either that only one of the type has been built, or that the number of units which has been built is inferior to what is required for the group for which the minimum number of units annually produced is the smallest, or that although they originate from a series-production car, they have been modified or equipped with new accessories to the point that their series-production nature has been lost.

c) Racing cars :

Cars manufactured solely for speed races on a circuit or a closed course. These cars are generally defined by the international racing formulae the specifications of which are fixed by the FIA for a certain period of time. Racing cars not being defined by any international formula are said to be "formule libre" and their specifications must in that case be set out in the supplementary regulations of the event.

d) Identical :

By "identical" cars are meant cars belonging to one and the same fabrication series and which have the same coachwork (outside and inside), same mechanical components

and same chassis (even though this chassis may be amalgamated with the coachwork in case of a unitary construction).

"Mechanical components" include all parts for the propulsion, suspension, steering and braking system and all accessories whether moving or not which are necessary for their normal functioning (such as for instance, electric accessories).

By chassis is meant the structure of the car which holds mechanical components and coachwork together, and includes any structural part which is located below the horizontal plane passing through the centre of the wheel hubs.

e) Minimum production :

This minimum production, different for each group of cars, applies to cars which are identical, the manufacturing of which has been fully completed within a period of 12 consecutive months for Groups 1 to 3 and 24 consecutive months for Group 4. By "minimum series" should be understood only a number of entirely finished cars, e.g. cars in running condition and ready for delivery to the purchasers.

f) Normal sale :

Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.

g) Recognition :

Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in group 1, 2, 3 or 4 of these regulations. Application for recognition shall be submitted to the FIA by the ACN of the country in which the vehicle is manufactured and shall entail the drawing up of a recognition form (see below). It must be established in accordance with the special regulations, called "Regulations for Recognition", laid down by the FIA, and a manufacturer wishing to obtain the recognition of his model(s) must undertake to abide by their prescriptions. Recognition will only be granted to car-models which were still in production on 1st January 1974 or the production of which was started after that date. Recognition of a series-produced car will become void 5 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped.

Recognition of a model may only be valid for one group. The transferring of a previously recognized model from one group to another will therefore nullify the effect of the said previous recognition.

Definitive abandonment of the series-production : the series-production is considered as abandoned when the annual production decreases under 10 % of the minimum production of the group considered.

Definition of the term "model of car" :

By "model of car" is meant all the cars belonging to a production series distinguishable by a specific conception and specific external general lines of the coachwork and by an identical mechanical conception of the engine and the transmission to the wheels.

A model of car may exist in several variants (for example, different power or engine cylinder-capacity), which may possibly be the subject of separate recognitions.

However, taking the Art. 252 g) as a basis, it must be pointed out that, if the Sub-Commission for Recognitions has the possibility, for practical reasons, to authorize the recognition of certain variants of a same car-model in different Groups of cars, the principle of a simultaneous recognition of variants of a same model in Groups 1 and 2 (Touring Cars) on the one hand, and in Groups 3 and 4 (Grand Touring) on the other hand, remains forbidden.

h) Recognition forms :

All cars recognized by the FIA shall be the subject of a descriptive form called recognition form on which shall be entered all data enabling identification of the

said model.

To this effect only the standard recognition forms and standard additional form for "normal evolution of the type" and "variant" approved by the FIA shall be used by all ACNs.

The production of the forms at scrutineering and/or at the start may be required by the promoters who will be entitled to refuse the participation of the entrant in the event in case of non-production.

In case of any doubt remaining after the checking of a model of car against its recognition form, the scrutineers would have to refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.

In case of lack of enough accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with a similar part available from a concessionnaire. It will rest with the competitor to obtain the recognition form and, if need be, the additional forms concerning his car, from the ACN of the manufacturing country of the vehicle.

In case of a normal evolution of the type, the model used will have to conform exactly to one of the models preceding or following the evolution.

Whenever the scrutiny of a car shows the complete compliance of it with its recognition form, inasmuch as is required for the group in which it is admitted, there is no need to worry about its year of fabrication.

Therefore, the chassis and engine numbers which may be mentioned on the recognition form are not to be taken into consideration.

i) Cylinder-capacity classes :

The cars shall be distributed into the following 15 classes, according to their cylinder-capacity :

1.	Cylinder-capacity inferior or equal to	500 cc				
2.	Cylinder-capacity exceeding 500 cc and inferior or equal to	600 cc			600 cc	
3.	"	"	600 cc	"	"	700 cc
4.	"	"	700 cc	"	"	850 cc
5.	"	"	850 cc	"	"	1 000 cc
6.	"	"	1 000 cc	"	"	1 150 cc
7.	"	"	1 150 cc	"	"	1 300 cc
8.	"	"	1 300 cc	"	"	1 600 cc
9.	"	"	1 600 cc	"	"	2 000 cc
10.	"	"	2 000 cc	"	"	2 500 cc
11.	"	"	2 500 cc	"	"	3 000 cc
12.	"	"	3 000 cc	"	"	4 000 cc
13.	"	"	4 000 cc	"	"	5 000 cc
14.	"	"	5 000 cc	"	"	6 000 cc
15.			over 6 000 cc			

Regulations intended for specific events may provide one or several subdivisions of class 15. There shall be no subdivision of the other classes.

The above-mentioned classification will apply only to non-supercharged engines.

Unless otherwise specified in special provisions set up by the FIA for a certain category of events, the organizers are not bound to include all the above-mentioned classes in the supplementary regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their events.

j) Formulae of equivalence between reciprocating piston engines and special engines :

Rotary piston engines : cars with rotary piston engines covered by the NSU-Wankel patents will be admitted on the basis of a piston displacement equivalence. This equivalence is twice the volume determined by the difference between the maximum and minimum capacity of the working-chamber.

Turbine engines : cars propelled by a turbine engine will be admitted on the basis of a formula of equivalence with regard to alternating piston engines. This formula is the following :

$$A = \frac{C \times 0,09625}{(3,10 \times R) - 7,63}$$

A = High-pressure nozzle area -expressed in square centimetres by which is meant the area of the air-flow at the exit from the stator blades (or at the exit from the first stage if the stator has several stages). Measurement is done by taking the minimum area between the fixed blades of the high pressure turbine first stage. In case where the first stage turbine stator blades are adjustable, they will open to their greatest extent to present the greatest area for the determination of area "A".

The area of the high pressure nozzle is thus the product -expressed in square centimetres- of height by width and by the number of vane spaces.

C = Cylinder-capacity of reciprocating piston engine expressed in cubic centimetres.

R = The pressure ratio i.e. the ratio of the compressor of the turbine engine. This pressure ratio is obtained by multiplying together a value for each stage of the compressor, as indicated hereafter :

- Subsonic axial compressor = 1.15 per stage
- Trans-sonic axial compressor = 1.5 per stage
- Radial compressor = 4.25 per stage.

Thus a compressor with one radial and six axial stages will be designated to have a pressure of :

$$4.25 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \text{ or } 4.25 \times 1.15^6.$$

The CSI reserve their right to modify the basis of comparison established between conventional type engines and new type engines, while giving a previous notice of one year to start from 1st January, following the date on which the decision was made.

k) Coachwork :

By coachwork is meant :

- externally : all parts of the car licked by the air-stream and situated above a plane passing through the centre of the wheel-hubs
- internally : all visible parts of the passenger compartment.

Coachworks are differentiated as follows :

- 1) completely closed coachworks
- 2) completely open coachworks
- 3) convertible coachworks : with a hood in either supple (drop-head) or rigid (hard-top) material.

1) Use of aerodynamic devices on cars of Groups 6 and international racing formulae :

In interpreting Art. 252 1), shall definitely be considered as coachwork all external parts of the car which extend above the highest point of the wheels equipped with tyres with the exception of units definitely associated with the functioning of the engine or transmission and the anti-roll bar.

Any specific part of the car which has an aerodynamic influence on the stability of the vehicle must be mounted on the entirely sprung part of the car and shall be

.../...

firmly fixed whilst the car is in motion.

m) Wheel :

By wheel is meant flange and rim ; by complete wheel is meant flange, rim and tyre.

n) Friction surface of the brakes :

By friction surface of the brakes is meant the surface swept by the linings on the drum, or the pads on the disc when the wheel achieves a complete revolution.

o) Engine block :

By engine block is meant the crankcase and the cylinders.

p) Starting :

Compulsory automatic starter with electrical or other source of energy carried aboard the car and able to be controlled by the driver when normally in his seat.

q) Reverse gear :

All vehicles must have a gearbox including a reverse gear, which must be in working order when the car starts the events and able to be operated by the driver when normally in his seat.

r) Verification of the minimum weight :

Cars must maintain their minimum weight during all the duration of an event. Scrutineers can therefore take a car on the finish line and weigh it, after emptying the petrol tank.

s) Ballast :

It is permitted to complete the weight of the car by one or several ballasts incorporated to the materials of the car on condition that they are strong and unitary blocks, mounted by means of tools and providing for the possibility to fix seals if the scrutineers deem it necessary.

Removable ballast is not permitted.

APPLICATION : cars of Groups 2, 4, 5, 6, 7, 8.

No kind of ballast is authorized on cars of Groups 1 and 3.

For cars of Groups 2 and 4, the eventually used ballast should be placed in front of the passenger's seat, it should be visible and sealed.

t) Perimeter of the car seen from above :

It is pointed out that it concerns the car such as presented on the starting grid, for the event considered.

.../...

u) Refuelling procedure :

In case of a centralized system provided by the circuit, or a system provided by the competitors, the refuelling hose shall be provided with a leak-proof coupling to fit the standardized filler mounted on the car. The dimensions of this filler are given in the diagram shown on page..

- all cars must be provided with a fuel filler complying with the diagram shown on page.. The filler must comply with the dead man principle and must not therefore incorporate any retaining device when in an open position (spring-loaded, bayonet, etc.)

- the air-vent(s) must be equipped with non-return valves and valves having the same closing system as that of the standard filler, and of the same diameter.

During refuelling the outlet of the air-vent must be connected with the appropriate coupling, either to the main supply-tank or to a transparent portable container with a minimum capacity of 20 litres, provided with a closing system rendering it completely leak-proof. The venting catch tanks must be empty at the beginning of the refuelling procedure.

Implementation : please refer to the General Prescriptions of the FIA Championships.

.../...

Art. 253 - Prescriptions common to all cars of Groups 1 to 5.

a) Chassis, ground-clearance, steering lock :

No part of the car should touch ground when one of its tyres is deflated. The maximum steering radius shall be 6.75 m which means that the car must be able to make a complete turn in both directions without the wheels going beyond two parallel lines drawn on the ground 13.50 m apart.

b) Coachwork :

Conditions for recognition :

Coachworks of one same minimum series shall be identical with the only exception of a "sun roof".

However, if a model has its coachwork equipped with a specific number of doors and has been recognized on the basis of a given minimum series, similar recognition may be granted to another coachwork with a different number of doors when its minimum production reaches 50 % of the figure necessary for recognition of the basic series, providing that both models have the following common characteristics :

- 1) a coachwork of similar shape, i.e. of which the general appearance is basically the same and which has not been modified beyond what is necessary to change from a four door version to a two door version (or vice-versa)
- 2) exactly identical mechanical parts
- 3) the same wheelbase, track and number of seats
- 4) at least the same weight
- 5) an FIA decision to recognize this variant coachwork and to draw up an additional "variant" recognition form.

As far as convertible cars are concerned, these must comply in all respects with the specifications applying to closed cars if they run an event under this form, or with the specifications concerning open cars if they run with the hood down or the hardtop removed.

Maximum outside dimensions :

The overall width shall be 200 cm for all cars participating in events on circuits.

Minimum inside dimensions and minimum number of seats :

Cars shall be equipped with a minimum of two seats or a minimum of four seats according to the group in which they seek recognition and, within a same group, according to their engine cylinder-capacity.

For each group specified in these regulations, the minimum number of seats is listed hereafter and the minimum inside dimensions for both cases are indicated in the following paragraphs.

1st case (see diagram 1) : car equipped with 4(or more) seats

The height at the front (B) is measured between the lowest point of the front seat cushion compressed by a standard mass of 60 kgs (see diagram 2) and the ceiling (the padding if any, may be compressed). Should the backrest of the front seat(s) be inclined backwards, the protected height must also be measured at the same angle as the inclination of the backrest.

- If the front seats are separate, the measurement is made in the middle of the two seats. In case of adjustable front seats, the seats will be placed in medium position.

- If there is a common front seat, the measurement is made at 25 cm from the centre line of the car.

The height at the back (D) is measured between the cushion of the rear seat, compressed by the standard mass, and the ceiling (the padding, if any, may be compressed) at 25 cm from the centre line of the car. Should the backrest of the rear

.../...

seat be inclined backwards, the protected height must also be measured at the same angle as the inclination of the backrest.

The width over the front seats (C) is measured along the vertical plane passing through the centre of the standard mass placed on the seat. The width must be freely maintained over a height of at least 25 cm.

The width over the rear seats (E) is measured along the vertical plane passing through the centre of the standard mass. The width must be freely maintained over a height of at least 25 cm.

The minimum dimensions (in centimetres) are the following :

Cylinder-capacity	B	C	D	E
Up to 1000 cc	85	100		
From 1000 to 2 000 cc	85	110	85	110
Over 2 000 cc	90	120	85	120

Moreover, in order to be considered as a four-seater, a model must fulfil certain conditions regarding its rear-seating capacity. These conditions are the following (see diagram 3) :

1. - l must be at least 90 % of L
 m must be at least 85 % of M
 p must be at least 85 % of k + m.

2. k must measure at least 15 cm and the minimum measures for the foot-space of the rear passengers must be : 32 cm long, 5 cm high and (for each one of the two passengers) 25 cm wide.

3. the space available for the rear passengers must meet the following condition : $k + l + m = 95$ cm minimum.

4. cars in which the back of the rear seat(s) is inclined forward beyond the vertical cannot be considered as four-seaters.

The measuring of the above dimensions must be carried out under the following conditions :

- the front seat, if adjustable, must be placed in its normal driving position, i.e. : $K + L + M$ must measure at least 120 cm.
- if the front or rear seats have reclining backrests (by means of either a mechanical device or chocks or any other means) these should be set at an inclination of 15° backwards.

K is measured horizontally from the brake pedal (at rest) to the foremost point of the front seat ; k is measured horizontally at a height equal to l from the back of the front seat to the foremost point of the rear seat.

L and l are measured vertically from the highest point of the cushion of the seat to the floor of the car. At the front L must be measured at the usual resting-place of the driver's heels.

M and m are measured horizontally from the foremost point of the seat to the backrest to be measured at a height of L (l).

Two specific cases must be distinguished :

- 1) bucket-seats : the measuring must be taken on the centre line of each seat
- 2) common seat : measuring must be carried out at 25 cm from the longitudinal axis of the vehicle.

However, for the rear seat(s) measuring must be made in the same vertical plane as for the front seats.

p is measured (in the same vertical plane as m) horizontally from the rearmost point of the backrest of the front seat to the backrest of the rear seat.

The seating cushion, if adjustable in height, must be fixed at half the adjusting range.

For the above-mentioned measurements, seats must not be occupied.

Definition of the term "seat" :

- By seat is meant the two surfaces constituting the seating cushion and the seat back or backrest

- By seat-back or backrest is meant the surface measured forward from the bottom of the spine of a person normally seated

- By seating cushion is meant the surface measured upwards from the bottom of the spine of the same person.

These two main parts of the seat must form an homogeneous construction and be entirely covered with upholstery (for example, in natural or synthetic textiles).

When examining a specific car, the rear space reserved for passengers can only be considered as complying with the term "seat" if it offers comfort similar to that of the front seat, i.e. the upholstery on it must have approximately the same thickness and the same flexibility as that of the front seats or, in practical terms : during the measurement, the standard mass (60 kg) must compress the seating cushion on the rear to approximately the same extent as on the front seats.

2nd case (see diagrams 4 and 5) : cars with a minimum of 2 seats

The two seats must be distributed equally on either side of the longitudinal centre-line of the car and at the same level, regardless of their normal play for adjusting them to the size of the driver. The location provided for placing or housing the seats must have a minimum width of 40 cm maintained all along the depth of the seat. The seats themselves must have identical dimensions.

The "protected height" shall be at least 80 cm measured from the cushion of the seat compressed by the standard mass (see diagram 2) to the ceiling (any existing padding being compressed) in cars with closed coachwork and 80 cm from the surface of the seat compressed by the standard mass (see diagram 2) to the upper edge of the windscreen (measured vertically through the centre of the standard mass) in case of open cars.

The minimum interior width over the front seats (see measurement C) shall be of 100 cm in cars with a cylinder-capacity inferior or equal to 1000 cc, 110 cm in cars with a cylinder-capacity from 1000 cc to 2 000 cc and 120 cm in cars with a cylinder-capacity exceeding 2 000 cc. The minimum width of foot-space (for each person) must be at least 25 cm measured perpendicularly to the centre-line of the car, plumb with the pedals.

The distance between the lengthwise centre-lines of the two seats should not be inferior to 50 cm. In case the two centre-lines should not be parallel, measurement should be done from the hollow of the seats.

The passenger's compartment and seat shall remain free throughout the competition and shall not be encroached upon by any element or equipment of the car except when Appendix J specifically provides otherwise. The passenger's compartment and seat of open cars shall not be covered by means of a tonneau cover of any type.

N. B. If a modification authorized by Appendix "J" affects a dimension stated on the recognition form, it will not be possible to retain that dimension as an eligibility criterion for the car.

c) Windshield - windshield wiper :

A windshield made of laminated glass is compulsory. It shall be equipped with at least one automatic wiper sweeping a sufficient area to enable the driver to distinctly see the road from his seat.

.../...

The windshield shall comply with the following requirements:

- 1) be placed symmetrically with regard to the centre-line of the car
- 2) have a minimum height of 25 cm, maintained between two points symmetrically placed with regard to the centre-line of the car and of which one is determined by the vertical line passing through the centre of the steering-wheel. There must furthermore be at least 60 cm between the two said points
- 3) Have a minimum width of 100 cm; cord measured at half its vertical height.

Shall be considered as being the windshield only the glass area through which one has an entirely free vision towards the front, without being limited by any outside opaque projection apart from the bulge of the mudguards which cover the front wheels.

d) Mudguards:

Shall be of permanent nature and firmly fixed.

They shall project over the wheels and provide efficient covering of at least half their circumference, and at least the width of the tyre.

In those cars where mudguards are entirely or partly overhung by the body structure, the combination mudguards-body or the body alone shall nevertheless meet the above protection requirements.

Mudguards must be solid with the body, there being no gap between them.

e) Doors

All vehicles shall be fitted with at least one rigid door on each side, with closing devices and hinges which may not be located on the rear-door post, nor on the door-sill. The outside door handle, in case of closed cars, must be clearly indicated. The dimensions of the lower door panel (the part which is normally opaque) must be such as to allow a rectangle of at least 50 cm wide and 30 cm high being inserted in it. The corners of this rectangle may be rounded to a maximum radius of 15 cm. Cars with sliding-doors will not be allowed unless they include a safety system enabling a quick and easy evacuation of the car's occupants in case of an accident.

Cars with closed or convertible coachwork shall have doors equipped with moveable windows of the material provided by the manufacturer for the considered model, liable to be opened over at least one third of their surface in order to provide for ventilation, each window having a minimum width of 40 cm and a minimum height of 25 cm.

When opened, the doors must give free access to the seats. They must be made in such a way that they never restrict the lateral view of the driver.

By door should be understood the part of the coachwork opening to give access to the seats.

f) Luggage_trunk:

A covered space shall be provided which is an integral part of the coachwork but outside the space occupied by the passenger seats.

This space shall be such as to enable to carry without special difficulty a number

of suit-cases, sheltered from rain or dirt which varies according to the cylinder-capacity of the engine equipping the car (see below), of the following minimum dimensions : 60 cm x 40 cm x 20 cm.

Cylinder-capacity inferior or equal to 2 000 cc : 1 suit-case

Cylinder-capacity superior to 2 000 cc : 2 suit-cases.

However, in cars having inside dimensions which are inferior to the minima laid down in Art. 253 b) to allow classification as a four-seater, but which contain a compartment behind the front seats liable to receive passengers, this compartment may be taken into account as luggage space whether or not it has been equipped for this purpose but without modifying any of the original parts.

It is specified that the luggage capacity for FIA recognized cars is checked at the moment of recognition. Therefore, race scrutineers need not worry about minimum luggage space for all cars benefiting from an FIA recognition in Groups 1, 2, 3 and 4.

g) Fuel tanks :

The total capacity of the fuel tanks (main and additional) must not exceed the following limits :

Cars up to	700 cc of engine cylinder-capacity	:	60 l
Cars from	700 cc to 1 000 cc	"	70 l
"	1 000 cc to 1 300 cc	"	80 l
"	1 300 cc to 1 600 cc	"	90 l
"	1 600 cc to 2 000 cc	"	100 l
"	2 000 cc to 2 500 cc	"	110 l
	Cars over 2 500 cc	"	120 l.

Will be considered as a fuel tank any container holding fuel which can flow out by any method either to the main-tank or directly to the engine.

The filling-port(s) (and vents) of each tank must always be outside the passenger-compartment and be entirely leak-proof.

Location of fuel tanks : the emplacement foreseen by the manufacturer for the fuel tank(s) and the feeding system towards the engine, constitutes one of the principles of series-production, and this implies that no change can be made, unless an authorization is explicitly stated in Appendix J.

However, a derogation to the above rule shall be made for cars in which the manufacturer has placed the fuel tank inside the passenger compartment, and close to the occupants.

In this specific case, and for the sake of safety, it will be possible, whatever the group of cars, to mount a leak-proof protective barrier between the tank and the passengers, or to change the place of the tank and, if necessary, its accessory parts (filling port, petrol pump, outlet tube).

h) Minimum weight :

Is the real minimum weight of the empty car (without persons or luggage aboard) fully equipped and ready for delivery to the purchaser. It shall consequently include a spare-wheel equipped with a tyre similar to those mounted on at least 2 of the 4 wheels, and all the accessories normally mounted on the least expensive model of the series concerned being removed, except for the normally supplied repair kit (jack, tool-kit). All liquid tanks (of lubrication, cooling system, braking, heating system, if need be), except for the fuel tank, must be full.

By full it will be understood : to the normal level recommended by the manufacturer. The minimum weight of the car shall be strictly respected. Any lightening of the car by removal or replacement of parts, aiming at reducing its weight, is prohibited.

i) Spare-wheels :

All cars shall be equipped with at least one spare-wheel with its tyre occupying the position provided for by the manufacturer which may not encroach upon the space

provided for luggage.

The spare-wheel must be equipped with a tyre of the same dimensions as those fitted on at least two wheels of the car.

By same dimensions it will be understood : same nominal tread circumference.

j) Silencer (muffler) and exhaust system :

Even when the specific provisions for a group allow replacement of the original muffler, cars competing in an open road event shall always be equipped with an exhaust muffler complying with the road regulations of the country(ies) through which the event is run.

For events run exclusively on closed circuits, the supplementary regulations may authorize modification, replacement or removal of the exhaust muffler.

The outlet pipes of the muffler shall be directed either rearwards or sideways.

If the outlet pipes are pointing rearwards, their orifices shall be placed at a height neither superior to 45 cm nor below 10 cm ; they shall not protrude by more than 15 cm beyond the overall length of the car. If the exhaust pipes are directed sideways, their orifices must be located aft of a vertical line passing through the wheelbase centre and may not project in any way beyond side of the coachwork.

Adequate protection shall be provided in order to prevent heated pipes from causing burns.

k) Minimum lighting equipment :

- For all types of races, cars must be equipped with two "Stop" lights plus two red tail lights, each fitted with a bulb of at least 15 w. In addition all cars in Groups 1 to 5 should be fitted with two headlamps as powerful as those normally found on Touring or Grand Touring cars. These headlamps should be in working order throughout the race, even if the race takes place exclusively in the daytime. Two direction indicators must be fitted at the rear.

- For events run on open roads (rallies), cars must comply with the legal requirements of the country of the event ; cars from other countries must comply in this respect with the Convention on international road traffic.

l) Supercharging :

If the engine of a car includes a separate device used for supercharging it, the nominal cylinder-capacity will be multiplied by 1.4 and the car will pass into the class corresponding to the fictive volume thus obtained. The new cylinder-capacity of the car shall always be considered as the real one. This shall particularly be the case for assigning the car to its cylinder-capacity class, and the car will be treated in all respects as if its cylinder-capacity thus increased was its real capacity. Especially in regard to its classification per cylinder-capacity class, its inside dimensions, its minimum number of seats, etc.

A dynamic air inlet for ducting the air from the atmosphere into the engine intake will not be considered as a supercharging device.

m) Limits of authorized modifications :

Certain modifications to the original parts, certain additions and/or removal of accessories normally mounted by the manufacturer of the model concerned, are explicitly authorized by the present regulations. The limits of these modifications are set out for each of the groups 1 to 5. All those not explicitly mentioned as permissible for the group in which the car claims classification and which affect, even secondarily, the mechanical efficiency of the engine, the steering, the transmission, the road-holding and/or the braking, will render the car ineligible for the Group requested.

If these modifications or additions have been the subject of a previous statement by the entrant, the car may be allowed to compete in the event in one of the other groups provided in the supplementary regulations and with the prescriptions of which it complies. Should there be however an obvious case of wilful misrepresentation, the

entrant should not be authorized to start or should be stopped if he had already started, with request to the ACN concerned to pronounce his suspension for at least 12 months.

n) Fuel :

Rallies

A commercial fuel freely sold in the country(ies) traversed by the event. If in one of the countries the standards of the best commercial fuel are inferior to the fuel having the lowest octane number in one of the four following countries : France, USA, Great-Britain, Italy, a special waiver may be granted to the promoters with the approval of the CSI.

Upper-cylinder or two-stroke engine lubricants are authorized on condition there is no increase of the fuel octane number.

Speed events

1) for all piston engines (reciprocating and rotary) :

By "commercial fuel" to be used in motor car speed events, the Federation Internationale de l'Automobile intends to designate a "motor" fuel produced by an Oil Company and currently distributed at road refuelling stations throughout one same country.

May therefore be used, in all speed races for which the use of commercial fuel is compulsory, all commercial fuels of the country in which the event takes place, with no other additive except that of a lubricant of current sale which cannot increase the octane number, or water.

May also be used, under the same conditions, any commercial fuel(s) which -in France, Germany, Great-Britain and Italy- is (are) of the highest octane rating, according to the Research Method.

If the above-mentioned fuel could not be easily imported into the country where the event is taking place, it may be replaced by another one of similar quality and with the same octane number (RM) - with a tolerance of + 1 - specially made by an Oil Company.

Whenever -in France, Great-Britain, Germany and Italy- a new commercial fuel is made available which has a higher octane-rating than those sold so far, the Oil Company producing this said fuel shall give notice to the FIA by a registered letter and this new commercial fuel (or its equivalent as specified hereabove) may be used for racing 30 days after the registered letter has been mailed.

The Oil Companies who supply fuel directly to the entrants of a race shall have to send to the promoters the characteristics and a sample of the fuel delivered in such quantity as is sufficient to carry out the necessary analyses, and also a declaration stating that the fuel complies with the present specifications.

2) for vehicles propelled by turbine engines :

Kerosene used by commercial aviation companies for turbo-prop or jet engines or the fuel used by vehicles with conventional type engines and complying with the here-above definition of "commercial fuel".

p) Application of general prescriptions :

The general prescriptions must be complied with if the particular specifications of groups of cars of categories A and B₁ do not mention them or do not provide for any stricter prescription.

q) Anti-pollution legislation :

It is specified that the freedom left for the modifications of anti-pollution equipments is valid only as far as these modifications are not forbidden by the national laws of the country traversed.

Art. 254 - Rule for changing from one group to another and authorized amalgamation of Groups :

Cars originally belonging to a certain group but which have been subject to duly declared modifications and/or additions that exceed the limits specified for the group concerned, may pass into a higher group, provided for in the supplementary regulations, with the prescription of which it complies and under the following conditions :

Group 1 passes into Group 2) or eventually in
Group 3 passes into Group 4) Group 5
Group 4 (or 3 + 4) passes into Group 5 or eventually into
Group 6

TITLE 3

Art. 255 - Safety devices for all cars competing in events entered on the FIA International Calendar

a) Supplementary locking devices:

A supplementary locking device(s) for engine bonnet, boot lid and other important objects carried on board of the vehicle (such as spare-wheel, tool set, etc.).

APPLICATION : compulsory for cars of Groups 1, 2, 3, 4, 5 & 6

b) Supplementary protection of the fuel pipes :

A supplementary protection of all fuel pipes and brake lines outside the coachwork against any risk of damage (stones, corrosion, breaking of mechanical pieces, etc.)

APPLICATION : compulsory for cars of Groups 1, 2, 3, 4, 5 & 6.

Cables, lines and electrical equipment : except if the cables, lines and electrical equipment such as battery, fuel pump, etc. are in compliance with the requirements of the aircraft industry as regards their location, material and connections, they must be placed or fitted in such a way that any leakage cannot result in :

- accumulation of liquid
- entry of liquid into the cockpit
- contact between liquid and any electrical line or equipment.

Should the cables, lines or electrical equipment pass through or be fitted in the cockpit, they must be fully enclosed in a cover of a liquid-tight and fire-proof material.

All fuel lines external to the cockpit, with the exception of fuel lines permanently mounted on the engine should be a reinforced construction, attached by screw-on connectors. They must withstand a 70 kg/cm² pressure (1 000 p.s.i.) and a 260° C temperature (500° F).

All electrical wiring should be enclosed in a fire-proof material.

APPLICATION : compulsory for cars of Group 7.

c) Safety belts :

Wearing of one diagonal strap and one abdominal strap : fixation points on the shell.

APPLICATION : compulsory for all cars of Groups 1, 2, 3 and 4 participating in rallies

Wearing of two shoulder straps and one abdominal strap: fixation points on the shell: 2 for the abdominal strap- 2 or eventually 1 symmetrical in relation to t

.../...

the seat for the shoulder straps.

APPLICATION : compulsory for all cars of Groups 1, 2, 3 and 4 (except in rallies).

Wearing of 2 shoulder straps, one abdominal strap and two straps between the legs :
fixation points on the body : 2 for the abdominal strap, 2 or eventually 2 symmetrical to the seat for the shoulder straps, 2 for the straps between the legs.

APPLICATION : compulsory for all cars of Groups 5, 6, 7 and 8.

d) Extinguishers - systems of extinction :

The extinguishing system will have a capacity of 5 kg, carried in one or two units maximum. CO₂ will be considered as unacceptable as an extinguishant ; BCF (Freon 12B1) is given as an example to be at least equalled in terms of capability and non-toxicity.

The extinguisher(s) will have to be immediately accessible to the driver and co-driver.

APPLICATION : compulsory for all cars of Groups 1, 2, 3 and 4.

Extinguishing system compulsory for cars of Groups 5, 6, 7 and 8

d.1 Extinguishing product :

BCF (CF₂ Cl Br) - DTE (Br₂ F₄)
BTM (CBr F₃)

d.2 Minimum capacity :

Driver's compartment : 5 kg
Engine compartment : 2.5 kg

d.3 Location - Mounting method :

The 5 kg minimum capacity bottle must be placed inside the main structure.
The 2.5 kg minimum capacity bottle may be placed inside or outside the main structure.
In all cases, the bottle mountings must be able to withstand a 25 g acceleration.

d.4 Discharge time :

Engine compartment : 10 seconds maximum

Driver's compartment : 30 ⁺⁵₋₅ seconds for BCF and DTE

60 ⁺⁵₋₅ seconds for BTM.

d.5 Drive system :

Heat sensors may be fitted to permit automatic actuation of the fire extinguisher system. The use of these sensors is only recommended and not compulsory.

Both bottles should be released simultaneously.

Any triggering system having its own source of energy is permitted, on condition that it is possible to operate all extinguishers in case all electric circuits have a breakdown.

Two handles should be provided, one at the disposal of the driver, the other one on the base or along one of the main supports of the safety roll-bar.

d.6 Check of pressure in the bottles :

A valve, for the check of pressure by a manometer, must be mounted in each bottle.

n.7 working

The system must work in any position, also when the bottles are overturned.

e) Safety roll-bars :

General considerations

- 1 - the basic purpose of such devices is to protect the driver if the car turns over or is involved in a serious accident. This purpose should always be borne in mind.
- 2 - whenever bolts and nuts are used, they should be of a sufficient minimum diameter, according to the number used. They should be of the highest possible quality (preferably aircraft). Square head bolts and nuts should not be used.
- 3 - One continuous length of tubing should be used for the main structure with smooth continuous bends and no evidence of crimping or wall failure.
- 4 - All welding should be of the highest quality possible with full penetration (preferably arc welding and in particular heliarc). Although good outside appearance of a weld does not necessarily guarantee its quality, poor looking welds are never a sign of good workmanship.
- 5 - braces should preferably be of the same size tubing as used for the main structure.
- 6 - for space-frame constructions it is important that crash-bar structures are attached to cars in such a way as to spread the loads over a wide area. It is not sufficient to simply attach the roll-bar to a single tube or junction of tubes. The roll-bar should be designed in such a way as to be an extension of the frame itself, not simply an attachment to the frame. Considerable care should be attached to the necessary strengthening of the basic structure, for instance by adding reinforcement bars or plates so as to properly distribute the loads.
- 7 - for monocoque constructions, consideration should be given to using a roll-bar hoop of 360 degrees completely around the inside of the car, and attached with suitable mounting plates. This type of roll-bar then becomes a substitute for the frame.

Closed cars

As a general rule, the safety cage must be made of two main hoops, one behind the front seats and one following the windscreen pillars (see drawing n° 6). For some groups of cars, (see hereunder) the windscreen hoop is not compulsory and the designing may be realised as shown in drawing n° 7.

The safety roll-bar or cage must be conceived in such a way as not to obstruct the access to the front seats and not to encroach on the space provided for the driver and the passenger. On the other hand, it is allowed that the elements of the roll-bar or cage encroach on the space of the rear passengers, and pass through the upholstery or the rear seat(s).

The main roll-bar hoop(s) must be placed as near as possible to the roof in order to limit its crushing in the event of a somersault.

In order to avoid an important deformation of the coachwork and consequently protect more efficiently the driver in case of a lateral impact, it is possible to enhance the efficiency of the safety roll-bar, thanks to the mounting of a longitudinal support at the door level.

The pipe constituting this support should be integrated in the safety framework, the front and rear rolls of which it connects, and to which it is fitted, either by welding or with a removable coupling ; it cannot be fixed on the coachwork itself.

Its diameter, its thickness and its material correspond to the specifications of the FIA for safety roll-bars. Its angle with the horizontal should not exceed 5°. It should divide the height of the opening of the door in the relation 2:1, i.e. it is fitted on the framework at a height equal to 1/3rd of the total height of

the door above the door sill. This position does not create any problems when going into or leaving cars taking part in competitions, and the relation 2:1 is acceptable for almost all types of cars.

Open cars

Conception and realization identical to those prescribed for closed cars. Moreover, the main hoop behind the front seats must be symmetrical about the lengthwise centre-line of the car and comply with the following figures (see drawing 14) :

Height : the top of the roll-bar must be at least 5 cm (2") over the helmet of the driver normally sat at his wheel.

Width : measured on the inside of the vertical struts of the roll-bar ; there must be at least 20 cm (8") measured at 60 cm (23") above the driver's and passenger's seats (on the line perpendicular to the driver's vertebrae from the lengthwise centre-line to the outside).

Lengthwise location : the lengthwise distance between the top of the roll-bar and the helmet of the driver normally sitting at his steering wheel must not exceed 25 cm.

Will also be considered as open cars cars which have no structural parts between the upper part of the windshield framework and that of the rear window, if any.

Attachment of safety roll-bars on the chassis

The attachment points of the struts of the main roll-bar hoop(s) on the chassis must be reinforced by means of a steel-plate 2 mm thick at least - welded, riveted or bolted on the shell, with a prolongation along a vertical member of the chassis (for example : door pillar - see drawing 8). The total surface of this plate must be of 35 sq. cm at least, of which a third at least ensures the connecting with the vertical chassis-member. The fixing of the main roll-bar hoop(s) must be realised with at least 3 bolts and nuts-diameter : at least 8 mm - with hexagonal head. The attachment plate integrated to the roll-bar struts shall have the same thickness as the wall of the tube on which it is fixed.

When the roll-bar rests on a box-member, the latter must be locally reinforced by a structure constituted of either welded bolts or welded tubing ends (see drawing 9).

Removable connections

In case removable connections are used in the roll-bar construction, they must comply with a type approved by the FIA.

Are approved up to now : a tapered connection and a twin lug connection with axis working under double shearing conditions and a muff-connection complying with drawings 10, 11 and 12.

The twin lug connection may however be used only for longitudinal brace-rods and not for the basic frame of the roll-bar(s).

Specifications of the tubes utilised :

	Closed cars		Open cars	
	<1200 kg	≥1200 kg	<1200 kg	≥1200 kg
	Ext. Ø x thickness			
Cold drawn seamless carbon steel	Ø 38	Ø 48,3	Ø 44,5	Ø 57
E 30 daN	x 2,6	x 2,6	x 2,6	x 2,9
Alloy steel type 25 CD 4	Ø 33,7	Ø 42,4	Ø 38	Ø 48,3
SAE 4125 etc.	x 2,3	x 2,6	x 2,6	x 2,6
E 50 daN				

These dimension figures represent in mm the minimum figures admissible. They correspond to standardized tubes (International Standards ISO R 64). In the case of cars weighing more than 1 200 kg, the dimension figures prescribed for cars weighing less than 1 200 kg may be used for tubular elements other than the main hoop located behind the front seats. For rallies, the diagonal strut will not be compulsory.

N. B. The CSI, conscious of the problem of habitability raised by the use of roll cages, suggests that each car manufacturer recommends a type of roll-bar complying with FIA Specifications. This roll-bar will have to be entered on a recognition sheet amendment and submitted to the CSI for approval.

IMPORTANT :

The exact weight of the device shall be subject to a statement from the competitor, to be appended to the entry form. This weight must be added to that indicated for the vehicle on the recognition form.

Application : Groups 1 - 3.

Cars of Groups 1 and 3 : fitting compulsory for all speed events on circuits. Fitting optional for rallies, hill-climbs and slaloms.

However, should the organisers of a rally or hill-climb deem that the driving conditions during their event are comparable to those of a speed event, they are entitled to prescribe the compulsory fitting of a safety roll-bar or cage, even for cars of Groups 1 and 3. This obligation must, in that case, be clearly mentioned in the Supplementary Regulations of the event.

Cars of Groups 2 and 4 : fitting compulsory for all events. In rallies, the diagonal strut is not compulsory.

The safety cage, as shown in drawing n° 6, provided for cars whose weight exceeds 1 200 kg, is compulsory for all cars whose cylinder-capacity exceeds 2 litres.

Cars of Group 5 : fitting compulsory for all cars. The safety cage as shown in drawing n° 6, provided for cars whose weight exceeds 1 200 kg is compulsory.

Cars of Group 6 :

All cars should be equipped with a safety roll-bar symmetrical about the longitudinal axis of the car.

In cars fitted with doors, the roll-bar will have a minimum height of 92 cm measured vertically from the lowest point of the entirely sprung structure of the car.

In cars without any door, the minimum height will be 120 cm. In any case, the top of the roll-bar must be at least at 5 cm above the driver's helmet when the driver is sitting in normal driving condition.

Cars of Group 7 : International formulae

Dimensions :

The dimensions of the roll-bars must be as follows : the minimum height must be at least 36 inches (92 cm) measured along the line of the driver's spine, from the metal seat to the top of the roll-bar. The top of the roll-bar must also be at least at 5 cm above the driver's helmet when the driver is sitting in normal driving position.

The width must be at least 38 cm measured inside the roll-bar between the two vertical pillars of the sides. It must be measured at 60 cm above the metal seat on the perpendicular to the line of the driver's spine.

Strength :

In order to obtain a sufficient strength for the roll-bar, two possibilities are left to the manufacturers :

a) The roll-over bar, of entirely free structural conception, must be capable to withstand the stress minima indicated on the scale hereabove.

b) The tubes and brace(s) must have a diameter of at least $1\frac{3}{8}$ inch (3.5 cm) and at least 0,090 inch (2 mm) wall thickness. The material should be molybdenum chromium SAE 4130 or SAE 4125 (or equivalent in DIN, NF, etc.).

There must be at least one brace from the top of the bar rearwards at an angle not exceeding 60° with the horizontal. The diameter and material of the brace must be the same as those of the roll-bar itself.

In the case of two braces, the diameter of each of them may be reduced to 20/26 mm. Removable connections between the main hoop and the brace must comply with drawings n° 10 and 11 or with any other type approved by the FIA.

Provided the prescriptions concerning cockpit openings and strength of roll-bars are met, stays may be fitted forward.

f) Safety fuel tanks approved by the FIA :

Technical specifications :

The FIA reserves its right to approve any other set of technical specifications after study of the dossier submitted by the manufacturer(s) concerned.

Specifications FIA/Spec/FT3 :

1 - Material

The flexible tank skin must be manufacturer from a woven fabric in polyamide, polyester or equivalent impregnated and coated with a fuel resistant elastomer.

2 - Minimal physical properties

- Tensile strength : 450 lbs min. Spec MIL-CCC-T-191b Method 5102
- Tear strength : 50 lbs min. Spec MIL-CCC-T-191b Method 5134
- Puncture test : 175 lbs min. Spec MIL-T-6396-C Article 4.5.17.

These physical properties must be maintained throughout all areas of the finished fuel cell, including seams, joints and fittings.

3 - General remarks regarding fittings and connections

All fittings in elastomer shall be vulcanized on the skin and therefore be integral part of it.

All metal fittings shall be :

- either coated with elastomer and vulcanized on the skin
- or integrated to the skin, by heating under pressure
- or mechanically bound to the skin by a system of ring and counterring, the sealing being ensured either by a flat joint, or with an "O" ring

In all cases, if there is a connection with bolts, it is recommended to fit steel

inserts in the light alloy plates.

The hose clamp area of all nipple fittings shall be covered either with fabric, or with protection laths, in order to avoid cold flow or rubber when under clamp pressure.

4 - Safety tank manufacturers recognized by the FIA

Entrants must use safety fuel tanks made by a manufacturer recognized by the FIA. In order to obtain the FIA's agreement, a manufacturer must have proved the constant quality of its product and its compliance with the specifications approved by the FIA.

Safety tank manufacturers recognized by the FIA must undertake to deliver to their customers exclusively tanks complying with the norms approved. To this end, on each tank delivered there shall be a printed code indicating the name of the manufacturer, the exact specifications according to which this tank has been manufactured and the date of manufacturing.

5 - Ageing of safety fuel tanks

The ageing of safety tanks entails a considerable reduction in the strength characteristics after approximately five years.

Therefore, all fuel cells must be replaced at the latest five years after the fabrication date indicated on the cell.

Fuel cells which are not codified such as to show their date of fabrication will be considered to date from before 1st January 1970.

6 - List of recognized manufacturers

Federal Republic of Germany

UNIROYAL, 5100 Aachen, Postfach 410.

United States

AERO TEC Laboratories, 20 Beldon Place, Norwood, New Jersey 07648

DONN ALLEN Inc., 5730 Bankfield Drive, Culver City, California 90230

FIRESTONE Coated Fabrics Co, 1200 Firestone Parkway, Akron, Ohio 44301

FUEL SAFE Corporation, 15516, Commercial Lane, Huntington Beach,
California 92649

GOODYEAR Fuel Cell Labs, The Goodyear Tire and Rubber Company
Akron, Ohio 44316

France

KLEBER-COLOMBES-division Marston, BP 22, 4 rue Lesage Maille
76 - Caudebec-les-Elbeuf

SUPERFLEXIT SA, 45, rue des Minimes - 92 - Courbevoie

Great-Britain

FTP Industries Ltd, the Airport, Portsmouth, Hants.

MARSTON EXCELSIOR Ltd, Wobaston Rd, Wolverhampton, Staffs.

Italy

AUTODELTA SpA (Alfa Romeo) Via Enrico Fermi 7 - 20019 Settimo, Milanese
PIRELLI, Viale Rodi 15, Milano

Japan

BRIDGESTONE Tyre Co Ltd, 1-1 Chome Kyobashi, Chuo Ku, Tokyo 104

KOJIMA Press Ltd, 3-30 Shimolchibacho Toyota, Aichiken

SAKURA Rubber Co Ltd, 48-14-1 Chome Sasazuka, Shibuya Ku, Tokyo

SUMITOMO Electric Industries Ltd, 15-5 Chome Katahama, Migashi Ku, Osaka

Specifications FIA/Spec/FTA :

1. The fuel tank should consist of three zones :

(A) Outside zone :

The extinguishing liquid should be located on the outside of the fuel cell, around the fuel tank, so the fuel tank partition in contact with the air should be entirely in contact on the inside with the extinguishing liquid and never with the fuel.

(B) Fuel zone :

The fuel should be contained in cells of a 2L maximum capacity ; the cells communicating with each other only to permit the filling and the emptying of the fuel tank.

(C) Zone of the extinguishing liquid :

Is the zone situated between each fuel cell and which surrounds the cells with the extinguishing liquid.

2. Material of the fuel tank :

The fuel tank can be conceived in any material : metal, plastic, rubber. The material used should not be fragile, so as to avoid any ruptures due to the vibrations of the car and the engine.

3. For reasons of vibrations, the fuel tank, if it is not made of rubber or of another elastic material, should be suspended from the chassis by means of elastic supports. (of a type similar to those used for the water radiators).

4. If the tank is made of metal, it should be treated in an epoxy resin F 90 bath which, by penetrating the cavities intended for the extinguishing product and the fuel, will prevent any possible leakage due to porosity, welding, etc.

5. The cap of the refuelling orifice of the extinguishing liquid must be conceived like a radiator filler-cap, so that, should pressures exceed 0.2 kg/cm² or be inferior to 0.2 kg/cm², the excess of pressure may escape and permit a balance between the inside and outside pressures.

6. The minimum relation in volume between gas and extinguishing liquid is the following :

30 litres of extinguishing liquid for 100 litres of gas.

7. Physical characteristics of the extinguishing liquid :

- minimum ebullition temperature, under a pressure of 1 kg/cm² : 45° C.

Nota : in case this specification of fuel tanks would be used for cars of Groups 6-7 (F1 and F2), the fitting of crushable structure would become optional.

Application of the different specifications

Cars of Groups 5 - 6 - 7 : compulsory fitting of a FT3 or FTA fuel tank in all events.

Cars of Groups 1 - 2 - 3 - 4 : the cars of Groups 1 to 4 may be equipped with a safety fuel tank, on condition that the necessary internal modifications do not affect the structural parts and the suspension mountings.

g) General circuit breaker :

This general circuit breaker must cut all electrical circuits (battery, alternator or dynamo, lights, hooters, ignition, electrical controls, etc.). This circuit breaker

.../...

will be clearly marked by a spark in a blue triangle, and will be accessible from inside and outside the car. It must be of a spark proof model.

APPLICATION : compulsory fitting for all cars taking part in speed events on circuits or hill-climbs.

The fitting is recommended for other events.

h) Oil catch tank :

When cars are running in events which are entered on the FIA Sporting Calendar and when their lubrication system includes an open type sump breather, they must be equipped in such a way as to prevent oil from spilling on the track. In cars of a cylinder-capacity inferior or equal to 2 000 cc, the oil catching device shall have a minimum capacity of 2 litres and of 3 litres for cars with a cylinder-capacity exceeding 2 000 cc.

The container shall either be made out of translucent plastic or include a transparent panel.

i) Rear view :

Cars of Groups 1, 2, 3, 4, 5 :

This shall be provided by an inside mirror commanding at least 10 cm vertically, maintained along a width of at least 50 cm (see drawing n° 5). However, if the straight line connecting the upper and lower edges of the rear window opening makes an angle inferior to 20° with the horizontal, the rear view must be efficiently obtained by other means (two outside mirrors or any other system of equivalent efficiency). Furthermore, all these cars should be equipped with 2 outside mirrors for circuit events.

Cars of Groups 6, 7 and 8 :

The mirrors must give the driver a rear visibility on either part of the car.

j) Electric fuel pump switches :

The auxiliary electric fuel pump switches will be fitted with a spring maintaining them in the OFF position.

APPLICATION : Groups 6, 7 and 8.

k) Braking safety system :

Double circuit operated by the same pedal and complying with the following :

- the pedal shall normally control the four wheels
- in case of a leakage at any point of the brake system pipes or of any kind of failure in the brake transmission system, the pedal shall still control at least two wheels.

APPLICATION : compulsory fitting on all cars of Groups 2, 4, 5, 6, 7 and 8.

l) Towing-eye :

All cars will be equipped with a rear and front towing-eye for all events. This towing-eye will only be used if the car can move freely and it will be avoided to use it to lift the car.

APPLICATION : cars of Groups 1, 2, 3, 4, 5 and 6.

m) Safety fixing devices for windshields :

Such devices may be used freely for all cars having a windscreen, without recognition.

n) Windshield - windshield wiper :

A windshield made of laminated glass is compulsory. It shall be equipped with at

least one automatic wiper sweeping a sufficient area to enable the driver to distinctly see the road from his seat.

The windshield shall comply with the following requirements :

- 1) Be placed symmetrically with regard to the centre-line of the car
 - 2) have a minimum height of 25 cm, maintained between two points symmetrically placed with regard to the centre-line of the car and of which one is determined by the vertical line passing through the centre of the steering-wheel. There must furthermore be at least 60 cm between the two said points
 - 3) have a minimum width of 100 cm ; cord measured at half its vertical height. Shall be considered as being the windshield, only the glass area through which one has an entirely free vision towards the front, without being limited by an outside opaque projection apart from the bulge of the mudguards which cover the front wheels.
- APPLICATION : Groups 1, 2, 3, 4, and 5.

Art. 256 : Supplementary prescriptions concerning the single-seaters of Groups 7
 =====
 and 8
 =====

a) Red warning light :

A rearward facing red warning light of at least 15 watts should be mounted as high as possible on the centre-line of the car and be clearly visible from the rear. The warning light must be switched on by order of the clerk of the course.

APPLICATION : cars of Groups 7 and 8.

b) Coachwork :

No coachwork element may protrude more than 1 meter behind the axle of the rear wheels.

APPLICATION : cars of Groups 7 and 8.

c) Tank fillers and caps :

It is recalled that on formula cars, the tank fillers and their caps must not protrude beyond the coachwork.

The caps must be designed in such a way as to ensure an efficient locking action which reduces the risks of an accidental opening following a crash impact or incomplete locking after refuelling.

The fillers must be placed away from points which are vulnerable in case of a crash. The air vents must be located at least 25 cm to the rear of the cockpit.

APPLICATION : Groups 7 and 8.

Art 256bis: Supplementary prescriptions applicable to cars of Group 7
 =====

a) Prescriptions common to Formulae 1, 2, 3 :

- 1) Minimum weight : the minimum weight is that of the car in running order
 .../...

i.e., with all lubrication and cooling liquids without fuel.

2) The construction of the vehicle must be symmetrical i.e. when the car is lifted laterally and weighed, the half weight on either side must be equal to half the overall weight, a margin of + or -5 % being allowed for the said half weight. To verify the above, the weighting must be done with all tanks full (fuel, water, oil) and a driver, weighing at least 75 kilos normally sitting at the steering-wheel (or a ballast of the same weight occupying the same place).

3) Driver's seat liable to be occupied or left without it being necessary to open a door or remove a panel. Sitting at this steering-wheel the driver must be facing the road. Moreover, the cockpit must be so conceived that the maximum time necessary for the driver to get in or out does not exceed 5 seconds.

4) Coachwork: no part of the coachwork, with the exception of the safety roll-bar shall exceed in height a horizontal plane, 80 cm above the lowest point of the entirely sprung structure of the car.

In other words, a car with its wheels and the mobile suspension elements removed, but without regard to the roll-over bar, must pass between two parallel planes separated by 80 cm. (this measure should be made in the normal trim of the car on the starting line).

Wheels shall be external to the coachwork.

The coachwork opening giving access to the cockpit must have the following minimal dimensions:

Length: 60 cm

Width : 45 cm, maintained over 30 cm from the most rearward point of the seat-backrest towards the front.

5) Braking safety system: see Article 255 k).

6) Filling port:

- the filling port(s) and their caps shall not protrude beyond the coachwork material.

-the opening shall have a sufficient diameter for allowing the air exhaust at the time of quick refuelling (in particular those done under pressure) and if necessary the breather-pipe connecting the tank with the atmosphere shall be such as to avoid any liquid leakage during the running.

7) Oil catch tank: see Article 255 h).

8) Exhaust pipes: the outlet orifices of the exhaust pipes, when directed horizontally to the rear, must be placed at a height of more than 30 cm and less than 60 cm above the ground. If they are not entirely covered by an element of the coachwork, they may not protrude by more than 25 cm beyond the overall length of the car.

.../...

9) The filling ports of the oil tanks and radiators shall provide the possibility of affixing seals.

The leads sealing the filling port(s) of the lubricant tank(s) may not be removed at any time during the race.

The leads sealing the filling port(s) of the radiator(s) shall be in place at the start of the race, but may be removed at any pit-stop.

10) Roll-bars : see article 255 e)

11) Cables, lines : see article 255 b)

12) Safety fuel tanks : see article 255 f)

13) General circuit breaker : see article 255 g)

14) Rear view : see article 255 i)

b) Supplementary prescriptions common to F1 and F2

1 Coachwork

Behind the front wheels, the coachwork shall not exceed a maximum width of 110 cm. This width does not include the crushable structure.

The coachwork ahead of the front wheels may be extended to an overall maximum width of 150 cm.

Nevertheless, any part of the coachwork ahead of the front wheels, exceeding an overall width of 110 cm, shall not extend above the height of the front wheel rims.

Crushable structure : the entire fuel tank area of the car in direct contact with the open air stream must incorporate a crushable structure conforming to the specification hereafter.

The term "licked by the open air stream" is considered to define the complete external area of the body/monocoque construction irrespective of such added items as water radiators, inlet ducts, windscreens, etc.

a) The crushable structure should be a sandwich construction based on fire resistant core of minimum crushing strength of 25 lbs/square inch. It shall be permitted to pass water pipes through this core.

The sandwich construction must include two sheets of 1.5 mm thickness one of which shall be aluminium sheet having a tensile strength of 14 tons/square inch and minimum elongation of 5 %.

b) The minimum thickness of the sandwich construction should be 10 mm. The fore and aft fuel tank area, however, should provide for a crushable structure of at least 100 mm thickness at such crushable structure's thickest point, the position of this widest point to be at the constructor's discretion, over a length of at least 35 cm after which it may be gradually reduced to 10 mm.

2 Starting

The starting of F1 and F2 engines is authorized both on the dummy grid and in case of a stop at the pit with the help of a supplementary battery which will be temporarily connected to a proper coupling fixed on the car.

3 Life-support system

A life support system consisting of a medical air bottle connected to the driver's helmet by a fireproof pipe is recommended for all single-seaters.

.../...

SERIES PRODUCTION TOURING CARS (Group 1)

Art. 257 - Definition

Touring cars built on large series-production terms.
The only working authorized is normal maintenance or the replacement of parts damaged through wear or accident and the modifications and additions explicitly authorized hereafter under article 257. Except for what is explicitly authorized any part damaged through wear or accident may only be replaced by an original part identical to the one damaged.

Art. 258 - Minimum production and number of seats

Series-production touring cars shall have been manufactured in a quantity of at least 5.000 identical units and offer at least 4 seats, except if their engine cylinder-capacity is inferior or equal to 1 000 cc in which case the manufacturer may deliver them as two-seaters.

Art. 259 - Mountings and modifications authorized

a) Lighting devices :

All lighting and signalling devices must comply with the legal requirements of the country of the event ; cars from abroad must comply in this respect with the Convention on international road traffic in pursuance with Art. 253 1).

Lighting devices which are part of the standard equipment must remain those foreseen by the manufacturer and must comply as far as is concerned their functioning with what the manufacturer has foreseen for the considered model. Thus, if changing from a road beam to a passing beam is produced by merely deflecting the beam inside one same reflector ; this system may not be altered.

Freedom is granted with regard to the frontal glass, the reflector and the bulbs. The mounting of additional headlights is authorized provided that a total of 6 headlights is not exceeded (parking lights not included). Extra headlights may, if necessary, be fitted into the front part of the coachwork or into the radiator grille, but such openings as needed in this case must be completely filled by the additional headlights. The number of headlights and other outside lights must be even. Shall be considered as a headlight any lighting-device throwing a beam towards the front (dipped-beam, long range lamp, anti-fog lamp). The fitting of reverse-lights is authorized, if necessary by embedding into the coachwork, but provided it will only switch on when engaging the reverse-gear, and provided the police regulations are respected.

The mounting of manoeuvrable search-lights on the roof or elsewhere is forbidden. Waivers may be granted to these specifications on condition that they be explicitly provided for in the supplementary regulations of the event.

It is permitted to modify the location of the signalling devices and the parking lights. The make of the lighting devices is free.

b) Fuel and oil tanks :

Must be those normally provided by the manufacturer for the model concerned, the capacities of which are specified on the recognition form (Art. 253 g).

If, for the same model, tanks of different capacities are normally provided, only those mounted on the required number of cars necessary for recognition will be authorized.

A safety fuel tank of a specification recognized by the FIA (FT3-FTA) (re. Art. 255 f) or that the manufacturer of the car considered will have had recognized by the FIA without any minimum production may be mounted on two conditions :

- its capacity will be inferior or equal to the original fuel tank
The compartment of origin will be the same. However, if a fuel tank is fitted under the car, it will be allowed to install it in the luggage boot.

.../...

The use of a fuel filler with a vertical hose will be authorized for the series-production fuel tank and also the eventual safety fuel tank. However, no modification of the coachwork will be permitted, and the opening of the former fuel filler will be totally obstructed. Should the tank and its filler be located in the luggage compartment an outlet must be provided for the fuel accidentally spilled in this compartment.

For circuit races where refuelling takes place, it is permitted to use the standard refuelling coupling recommended by the CSI, even if this means modification of the coachwork, so long as the part of the coupling fitted to the car does not protrude beyond the coachwork line. The use of a fuel tank with a larger capacity may be authorized by the ACN with the FIA's agreement, in the case of events organized under particular climatic conditions (on desert or tropical courses for instance).

c) Cooling circuit :

If, for the same model, radiators of different capacities are normally provided, only those mounted on the required number of cars necessary for the recognition will be authorized.

The addition of a radiator screen is authorized.

The use of a radiator with a larger capacity may be authorized by the ACN with the FIA's agreement, in the case of events organized under particular climatic conditions.

Make and type of thermostat are free, however, it may also be removed.

The radiator screen may be a rigid plate fixed behind the grille.

d) Induction :

The carburettor(s) or fuel injector pump(s) normally mounted on the recognized model and described on the recognition form may not be changed or removed.

The elements which control the quantity of fuel fed in the engine may be changed, but not those which control the quantity of air.

It is permitted to remove the filtering element on condition that the original air filter box is retained.

e) Electrical equipment :

The tension (voltage) of the electrical equipment may not be changed.

In case of an electric circuit under a 12 volt tension, this tension may be produced either by a 12 volt battery or by several batteries of an inferior voltage on condition these batteries remain in the original location. By location of the battery is meant the coachwork compartment where it was originally mounted.

The make and capacity (amperage) of battery and generator are free. The manufacturer may provide for one same minimum series the use either of a dynamo or of an alternator on condition that this is explicitly mentioned on the basic recognition form or on an additional "variant" form.

The original battery may be replaced -by the manufacturer or the entrant himself- by another one of larger capacity provided however that the location remains unchanged. By location of the battery is meant the coachwork compartment in which the battery is originally mounted.

Ignition coil, condenser, distributor and regulator are free ; subject to the ignition system remaining the same as that provided by the manufacturer for the model concerned and the replacement of the said accessories do not entail any modification of the attachment system provided by the manufacturer for the model concerned.

However, it is specified that the fitting of an electronic ignition system is allowed on series-production cars provided no mechanical part other than those mentioned hereabove is modified or replaced.

Spark plugs : make and type are free.

f) Transmission :

For one same series of 5.000 cars the following possibilities are given on the express

condition that they are those of the series-production and that they are normally sold to the purchaser and entered on the recognition form.

Gear-box :

- either two gear-boxes with the same number of ratios but different in their staging
- or two gear-boxes with a different number of ratios and different in staging provided that 50 % of the required minimum number of cars have been equipped with either one of the gear-boxes.

The fitting of an overdrive system in addition to the existing gear-box is authorized.

- Final drive : two different ratios.

Should a manufacturer have provided a greater number of gear-boxes either by the spacing or by the number of ratios and/or final drive, he must, to obtain recognition, prove that he has achieved the required minimum production of the car as many times as he has submitted two different final drive ratios and one gear-box.

The use of an automatic gear-box is authorized but on condition this gear-box is foreseen by the manufacturer and mentioned on the recognition form. No minimum production is required.

In this case, however, the differential ratio provided for the automatic box on the recognition form should be used, with the exception of the ratios provided for the manual box.

Each should be considered as a unit.

For each additional series of 5 000 models, the manufacturer therefore has the possibility of requesting recognition for the new gear-box and two final ratios, in so far as he is able to certify that, in each series the required minimum number of cars has effectively been delivered with the equipment object of the recognition.

g) Shock absorbers :

The make and type are free. However, no addition is allowed and neither their original purpose nor their number, nor their system of operation may be modified. By system of operation is meant : hydraulic, friction, telescopic or lever type. The original supports may not be changed in any way.

If, in order to change the damping element of a McPherson suspension, it is necessary to replace the entire McPherson strut, the replacement part must be mechanically identical to the original one, except for the damping element.

h) Wheels and tyres :

Wheels must be those provided by the manufacturer for the considered model. They are defined by their diameter, the width of their rim and the track they determine (see Art. 253 b). Wheels which differ by their shape or dimensions may be recognized subject to the following conditions :

- that there is a sufficient number of cars equipped with such wheels to justify recognition
- that they are mounted in compliance with the specifications of paragraph "mudguards" of Art. 253 d).

Besides, the 4 wheels must always belong to the same recognized set.

i) Brakes :

Must be those provided by the manufacturer. The replacement of work linings is authorized and their system of attachment is free, provided the dimensions of inner friction surfaces remain unchanged (Art. 252 n). Servo-assistance and pressure limiting valves are only permitted when duly recognized by an homologation concerning a number of identical cars equal to that required for basic recognition.

If a servo-assistance is normally provided for on a car, the servo device may be disconnected.

It is permissible to fit a dual braking system on condition that it be of the same make as that of the hydraulic master cylinder or provided by the manufacturer of the vehicle and that it has been recognized without minimum production. The material and method of fixation of the brake linings are free.

j) Clutch :

The material and method of fixation of the clutch linings are free.

k) Supplementary accessories not included in the recognition :

Are authorized without restriction provided they have no influence whatsoever on the behaviour of the car, such as those concerning the aesthetics or the inside comfort (lighting, heating, radio, etc.) or those enabling an easier or safer driving of the car (speed-pilot, windscreen washer, etc.) provided they do not affect, even indirectly the mechanical performance of the engine, the steering, the transmission, the road holding and the braking.

All controls and their functions must remain those provided by the manufacturer, but it is permissible to arrange them in such a way as to make them accessible and easier to use, i.e. lengthening of the handbrake-lever, fitting of additional pads to the brake-pedal, etc. The position of the steering-wheel may be indifferently on the left or on the right, provided this only results in a simple transposition of the steering-system linkages as provided and supplied by the manufacturer and without any other mechanical alteration (manifolds, etc.).

The following is authorized :

1) the windshield may be replaced by a windshield of same material but with a heater-defroster device incorporated.

2) The original heater may be replaced by another one provided by the manufacturer and mentioned in his catalogue as available on request.

3) All freedom is left regarding the mounting or the replacement of all the gauges, meters, etc.

However, this mounting should represent no danger.

4) The horn may be changed or an extra one may be added, at the disposal of the passenger if wished.

5) The mechanism of the handbrake lever may be adapted for obtaining an instantaneous unbolting (fly-off handbrake).

6) All electric switches may be freely changed, inasmuch as is concerned their purpose, their location and -in case of the adding of extra accessories- their number.

7) Extra relays and fuses may be added to the electric, battery wires may be lengthened. The original accelerator cable may be replaced by another one, whether supplied or not by the manufacturer.

8) Seat brackets may be altered and any kind of seat-covers may be added, even those which constitute a bucket-seat.

9) Jacking points may be strengthened, their location may be changed or extra ones may be added.

10) Head-light covers may be fitted provided they do not influence the stream-lining of the car.

11) Complete freedom is left with regard to the location and appearance of registration number plates, in consideration of the great differences between legal requirements from one country to another.

12) The luggage boot may be adapted for better accommodation of the equipment carried (straps for fixing a tool-box, protection of a supplementary fuel-tank, of an additional spare-wheel etc.). The attachment system of the original spare-wheel may be altered provided its original location is not changed.

13) Extra compartments may be added to the glove-box and extra lateral pockets to the doors.

14) Plates of insulating material may be added in all places where they may be necessary to protect those carried aboard the car from a risk of fire.

15) An oil-catch or a water-tank may be fitted (Art. 255 h).

16) The radiator filler cap may be locked by any means.

.../...

- 17) Safety fasteners may be provided for the windshield.
- 18) The steering-wheel is free.

1) Coachwork:

None of the normal elements of the coachwork (dashboard, all inside quiltings whatever their location), and none of the accessories normally mounted by the manufacturer on the lowest priced model may be removed or replaced.

However, the modifications deriving from the fitting of the supplementary accessories authorized in the preceding paragraph, such as those necessitated by the addition of a windscreen washer (drilling of a hole into the bonnet) will be allowed. The same minimum series may comprehend various materials for seats, upholstery and inside quilting (cloth, leather, plastics, etc.) and two different types of front seats (bench type or separate seats). These variants must be stated on the recognition form and in particular the different weights resulting from the mounting of different seats must be specified.

Transparent parts must, in case of damages, be replaced by others made of a material identical to the original one listed on the recognition form. They shall be completely interchangeable with those originally fitted. They must be mounted on the original supports and their original opening system (if any) must be maintained.

Nuts and bolts may be freely exchanged and locked by pins or wires.

Wheel-spats which are part of the coachwork must be removed.

m) Bumpers, embellishers, streamlining: Bumper overriders may be removed. Wheel embellishers must be removed. The addition of any protective device underneath the car is forbidden unless such a device is mentioned on the recognition form of the model in question or is authorized or made compulsory by the supplementary regulations of the event.

It is permitted to remove the bumpers, for events run entirely on a closed track. However, no mounting should protrude outside the coachwork.

When the bumper is an integral part of the coachwork, it cannot be removed. Example: Porsche 911.

For rallies, any car normally delivered with bumpers and the recognition form of which shows such an equipment, must retain them (refer to photos A and B).

n) Reboring dimensions:

A maximum reboring dimension of 0,6 mm will be authorized in Groups 1 and 3 on condition that the piston be the original one and that the cylinder-capacity class remains the same (Art. 252 i).

Manufacturing tolerances:

Provided the tolerances comply with the tolerances allowed by the FIA, it will not be necessary to mention individual tolerances on the recognition form any more. Should any tolerance exceed the allowed ones, due explanations should be provided by the manufacturers for consideration by the Sub-Commission for Recognitions.

Tolerance scale:

1) Tolerances for all machining, excepting bore and stroke: 0.2%. (Articles 156, 158, 159, 181, 196, 215, 216, 225, 262, 263, and also the orifices appearing on page 8 of the recognition form.)

2) Article 146: Tolerance $\pm 0.5\%$

3) Unfinished castings: $+ 4\%$ - 2%

4) Cam-lift: $+1\%$ (Articles 182, 197, 255)

5) Weight (Articles 160 to 164): $+ 7\%$ - 3% .

6) Width of the car at front and rear axles: $+ 1\%$ - $0,3\%$

7) Track (Article 1): $\pm 0.5\%$

TOURING CARS (Group 2)

Art. 260-Definition

Cars of series-production which may be submitted to certain modifications aimed at making them better suited to competition. The list of the modifications and additions explicitly authorized is given hereafter under Art.262.

Moreover, in this group, may be classed cars of Group 1 which have been the subject of modifications and/or additions exceeding the limits of Group 1. These cars will then enjoy the same freedom as provided for Group 2.

Art.261-Minimum production and number of seats

Touring cars shall have been manufactured in a quantity of at least 2 500 units in 12 consecutive months and be equipped with at least 4 seats; however, if their

.../...

cylinder-capacity is equal or inferior to 1 000 cc, they may be delivered as "two seaters".

Art. 262 - Modifications and additions authorized

All those already authorized in Group 1, plus those contained in this article.

a) Minimum weight

The following scale of weights represent overall minimum weights of cars as they appear at the finish-line, fuel weight deducted.

up to	500 cc	495 kg
	600 cc	535 kg
	700 cc	570 kg
	850 cc	615 kg
	1 000 cc	655 kg
	1 150 cc	690 kg
	1 300 cc	720 kg
	1 600 cc	775 kg
	2 000 cc	845 kg
	2 500 cc	920 kg
	3 000 cc	990 kg
	3 500 cc	1 050 kg
	4 000 cc	1 115 kg
	4 500 cc	1 175 kg
	5 000 cc	1 225 kg
	5 500 cc	1 280 kg
	6 000 cc	1 330 kg
	6 500 cc	1 365 kg
	7 000 cc	1 405 kg
	7 500 cc	1 425 kg
	8 000 cc	1 445 kg
	over 8 000 cc	1 530 kg.

In no case the scrutineers may take the weights figuring on the recognition forms into consideration.

b) Modifications of the original mechanical parts

The original mechanical parts having undergone all the normal machining operations foreseen by the manufacturer for series-production, except those for which the present article provides a freedom of replacement, may be subject of all perfecting operations by means of finishing or machining, but not replacement. In other words, provided the origin of the series-production part may always be ascertained undoubtedly, this part may be rectified, balanced, lightened, reduced or modified in its shape through machining. This permission however does not apply to brake callipers. Any adjunction of material in an homogeneous way (welding, gluing, electrolysis) is forbidden for the following mechanical elements : engine, gearbox, transmission, suspension parts.

c) Engine - Cylinder-heads and valves

Besides, the modifications which can be carried out on the cylinder-head as specified under paragraph b) hereabove, complete freedom is left as regards valves, valve-guides and valve-seats. The number of valves per cylinder cannot be modified. It is allowed to add washers to the valve-spring assembly. Valve-springs are submitted to no restriction as regards their number and type provided the modifications remain within the limits provided for in b).

d) Engine - Induction system and elements

Free.

e) Reboring No overlapping of cylinder-capacity class is allowed (Art. 252 i). A 0.5 mm maximum reboring is permitted. It is permitted to sleeve (or re-sleeve) the engine within the authorized dimensions. By sleeve, it will be understood the metal cylinder inside which the piston moves. This part will be a separate component which will be fitted in the block in different ways : pressed, welded, etc. The material will be free. In case the engine would be directly bored and no intermediate part used, it will be possible to add a sleeve, the material of which will be free. An addition of material will be permitted inside the cylinders.

f) Engine : exhaust system and elements

Free. However, for all types of events, organizers may provide for a particular restriction, which will be mentioned in the regulations of the event. Besides, for events run on open roads, the efficiency of the mufflers must be conform to the legal prescriptions of the country where the event is run.

g) Engine-bearings

Plain or roller bearings may be replaced by others of the same type.

h) Gaskets

Gaskets may be replaced by others or suppressed.

i) Engine - Lubricating system

The oil sump is free. The oil pump may be modified provided its original body is retained.

The number of oil pumps originally fitted cannot be changed. Oil filters and oil coolers are free (type, number and capacity). The fitting of an oil cooler exterior to the coachwork is only permitted below the horizontal plane passing through the centre of the wheel-hubs. In no case, such a fitting of an oil cooler may result in the addition of an aerodynamic envelopping structure. Moreover, the oil cooler must not constitute a protuberance outside the general car perimeter, seen from above, such as presented on the starting line.

j) Engine - Camshafts and valve gear

Free. Yet, the location, number and driving system of the camshaft(s) cannot be changed (chain, belt, gears, conrods, etc.).

k) Piston, piston axle and piston rings : free.

l) Engine - other elements

Mountings are free. The cooling fan and water-pump may be modified, replaced or suppressed.

There is no restriction for the fuel pump as regards number, type, location and output. Nevertheless, it must never be located in the passengers' compartment.

The inclination and the position of the engine inside the engine compartment are free, provided however the implied modifications do not go beyond what is allowed in Art. 262 b, l, m, and n.

The material of the main spring is free. The addition of auxiliary springs is permitted on condition that the main spring of origin be retained unchanged.

o) Steering

The steering ratio is free, provided that the original steering box be kept. A servo steering system may be disconnected, or its recognition can be granted without minimum production.

p) Wheels and tyres

Free, provided their fitting can be carried out in full conformity with Art. 253 d) and in so far as the complete wheel width in relation to the cylinder-capacity of the car does not exceed the following dimensions :

+(Art. 252 m)

up to 1 300 cc	9"
" 1 600 cc	10.5"
" 2 000 cc	11.5"
" 3 000 cc	13"
" 5 000 cc	14"
" 6 000 cc	15"
over 6 000 cc	16"

Moreover, the four wheels of a car must always have the same diameter (Art. 252 m). The spare-wheel is not compulsory. However, in case one should be installed, it must be firmly attached, not installed within the space reserved for the driver and the front passenger, and not entail modifications in the outside aspect of the coachwork.

q) Electrical equipment - lighting equipment

Free. Yet for events on open roads, the vehicle must be in compliance with the police regulations of the country where the event is run or with the international convention on road traffic (Art. 253 k).

The liberty given for the lighting devices concerns their replacement or modification, but does not allow their suppression. Their number should be even. The minimum

.../...

lighting equipment should remain in normal functioning conditions during the whole event. Two stop lights are compulsory.

The location of the battery is free ; however, it should not be placed in the habitacle. In case the battery would be placed within the habitacle of a car in the normal production, it may retain this location on condition it is properly protected.

Electrical system - engine accessories

It is allowed to replace a dynamo by an alternator and vice-versa. Its mounting brackets and crankshaft pulley are free. The generator may be removed or put out of use. The ignition system is free on condition the modifications involved are authorized in Art. 262 n). The fitting of a double ignition system is not allowed, except if recognized with a minimum production equal to that of the basic homologation.

r) Fuel tanks and water radiators

The capacity of fuel tanks is free up to the limits specified under Art. 253 h). However, if the fuel tank is changed, either the modification will be made in conformity with Art. 262 bb), or the fuel tank will be a safety fuel tank recognized by the FIA (minimum specification FT3). Should the tank and its filler be located in the luggage compartment an outlet must be provided at the lowest point for the fuel accidentally spilled in this compartment.

The location and dimensions of the filler orifice as well as those of the filling cap may be changed, provided the new fitting does not protrude beyond the coachwork line and provides against fuel leakage into the inside compartments of the car. There is complete freedom as regards the water radiator and its capacity. Its location may be changed provided no modification is entailed either to the outside or to the inside (habitable) of the coachwork.

s) Braking equipment

The mounting of a double master-cylinder or of any device which produces simultaneous action on the four wheels and a separate action on two wheels at least is compulsory.

The discs may be replaced by others provided the area of the friction surface is not modified ; the same does not apply to the drums. Linings are free. The bracking plates may be modified and fitted with air openings. Protection shields may be modified or suppressed. Cooling air-ducts may be added provided they do not entail a modification of the coachwork.

The addition or the suppression of brake servos is allowed.

It is not permitted to modify the drum disc callipers which can only be replaced by callipers recognized by the manufacturer without minimum production (re. Art. 262 bb).

t) Cables and pipes

It is allowed to entirely modify the arrangement location and materials of all cables and pipes providing for the passage of fluid elements (air, water, fuel, electric currents, etc. including the suspension system).

The fuel and high temperature liquid pipes and air ducts should not pass through the habitacle, except if this mounting is realised in series. In all cases, these pipes should be efficiently protected.

u) Springs

Any spring may be modified or replaced by another one of similar type (i.e. leaf spring, coil spring, etc.).

v) Coachwork elements

The front seats may be replaced. The weight of the passenger's seat should be at least equal to the weight of the original driver's seat figuring on the recognition

form. The lightening of the structural elements of the coachwork or the chassis of the car is forbidden. Any kind of reinforcement is authorized.

It is allowed to fit aerodynamic devices on the front part of the car below the horizontal plane passing through the center of the wheel-hubs. Nevertheless, these aerodynamic devices shall not protrude beyond the overall perimeter of the car, seen from above.

It is permitted to remove the rear seating arrangements. However, cars should be fitted with a rigid metallic partition flame and liquid proof which will separate the habitacle from the engine compartment and the fuel tank.

All recognized windows and winding mechanisms should be retained. The original rear window should also be retained. Non-visible insulating material may be removed.

Trimmings of the passengers' compartment, of the door panels, etc., which are normally provided for cars of the series-production may be lightened but not removed. The original aspect of the inside must be kept. It is also permitted to remove the glove-box and the floor carpets.

w) Heating system

It is permitted to remove the heating devices and its accessories on condition that the demisting of the windshield and the rear window remains assured, if provided in series.

x) Options - definitions

A variant of the series-production.

Accessories or equipment delivered on express request of the customer. By option is therefore meant any equipment supplied in supplement to or in place of the basic model available on request, even if this equipment is normally fitted on some series-production cars as is the case, for example, of cars for export.

aa) Recognition of an option

The recognition of an option will only be granted if the optional equipment may be obtained without any discrimination from the manufacturer or his concessionaries by any person who wishes to buy it.

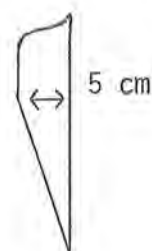
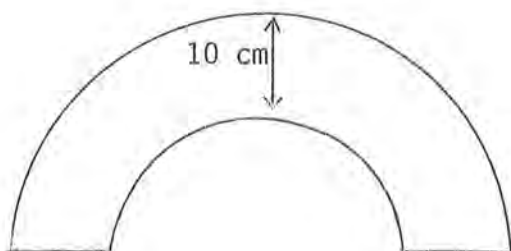
bb) Optional equipment which may be recognized without a minimum production

Reinforced suspension elements and rear axle, provided they are absolutely interchangeable with the original part and that the pivoting points to the chassis remain in their original location and that the kinematics of the suspension is not modified.

- different dashboard
- brakes - brake calipers
- fuel tanks
- steering rods
- servo steering (Art. 262 o)
- gear-boxes (Art. 262 m)

cc) Free equipment which need not be recognized

- underneath protections
- wing extensions (simple semi-circular deflectors of 5 cm maximum width and 10 cm maximum height).



.../...

dd) Any other option affecting directly or indirectly the performance of the car cannot be recognized unless 2 500 identical cars equipped with this option have been manufactured in 12 consecutive months.

In case this article would be applied within Group 4 (Special GT), the minimum production would obviously be 400 cars and not 2 500.

NB : Mechanical elements recognized in Gr. 2 before 31.12.75 according to the Prescriptions of Art. 260cc of former Appendix J can be used until 31.12.77 for rallyes. The car will be automatically transferred to Group 4.

SERIES-PRODUCTION GRAND TOURING CARS (Group 3)

Art. 263 - Definition : Cars with at least two seats, manufactured on a limited series-production scale for the drivers who seek the best possible performances and/or the greatest comfort without a special concern about the cost.

Art. 264 - Minimum production and number of seats : Grand Touring Cars must have been manufactured in a quantity of at least 1 000 units identical in all respects (unless the authorizations, listed hereafter under Art. 265, specify otherwise) over a period not exceeding 12 consecutive months and be equipped with at least 2 seats.

Art. 265 - Modifications and/or additions authorized : exactly the same as those authorized for Group 1 (Series-production Touring Cars) (see Art. 259).

SPECIAL GRAND TOURING CARS (Group 4)

Art. 266 - Definition : At least two-seater cars manufactured on a small series-production scale, and which may be subject to modifications in order to be more particularly adapted to sporting competition. This group also includes cars derived from those recognized in Group 3 (Series-production GT cars) and modified beyond the limits allowed for Group 3.

Art. 267 - Minimum production and number of seats : the Special Grand Touring Cars must have been manufactured in a quantity of at least 400 units over a period not exceeding 24 consecutive months, and be equipped with at least 2 seats.

Art. 268 - Modifications authorized : exactly the same as those authorized for Group 2 (Special Touring Cars) (see Art. 262), with the exception of the following scale of weights (Art. 253 h). These weights are weights such as the car crosses the finish line, weight of the fuel deducted.

up to	500 cc	495 kg
	600 cc	535 kg
	700 cc	570 kg
	850 cc	615 kg
	1 000 cc	655 kg
	1 150 cc	670 kg
	1 300 cc	700 kg
	1 600 cc	740 kg
	2 000 cc	810 kg
	2 500 cc	880 kg
	3 000 cc	945 kg
	3 500 cc	1 005 kg
	4 000 cc	1 075 kg
	4 500 cc	1 120 kg
	5 000 cc	1 170 kg
	5 500 cc	1 225 kg
	6 000 cc	1 270 kg
	6 500 cc	1 310 kg
	7 000 cc	1 340 kg
	7 500 cc	1 365 kg

.../...

8 000 cc
over 8.000 cc

1 380 kg
1 465 kg

-39-

N.B. The mechanical elements recognized in group 2 before 31.12.75 according to the prescriptions of Art 260cc of former appendix J may be used until 31.12.77, for rallyes.

SPECIAL PRODUCTION CARS (Group 5)

Art 267-Definition

Special production cars for which no minimum production number is required, but which are derived from those cars recognized in Groups 1 to 4.

Art. 268-Modifications allowed:

All the modifications authorized for Groups 1 to 4 (Art. 259 and 262) are permitted, as well as those specified in the present chapter.

a) Minimum weights

Cars of Group will weigh at least the weights figuring on the scale hereunder (Art. 253 h). All the safety equipment required (Roll cages-extinguishers, etc...) are not included in these weights.

Cylinder-capacity inferior or equal to	500 cc	450 kg
	600 cc	495 kg
	700 cc	525 kg
	850 cc	555 kg
	1 000 cc	585 kg
	1 150 cc	610 kg
	1 300 cc	635 kg
	1 600 cc	675 kg
	2 000 cc	735 kg
	2 500 cc	800 kg
	3 000 cc	860 kg
	3 500 cc	915 kg
	4 000 cc	970 kg
	4 500 cc	1 025 kg
	5 000 cc	1 065 kg
	5 500 cc	1 115 kg
	6 000 cc	1 155 kg
	6 500 cc	1 190 kg
	7 000 cc	1 220 kg
	7 500 cc	1 240 kg
	8 000 cc	1 255 kg
over	8 000 cc	1 330 kg

b) Coachwork chassis: The original outside shape of the bodywork should be retained. No modification may be made to the series coachwork and/or the original chassis and bodywork, except as regards the adjunction of chassis reinforcements. The latter are free. The material of the following elements should be retained: -doors -engine bonnet and luggage boot lid.

The material of the windows is free. However, the window of the driver's door and that of the passengers', in case the supplementary regulations of the event make provisions for one, must be of the original recognized material. The original dimension of the opening should be retained. The opening system is free.

Openings may be practiced in the bodywork for the ventilation of the habitacle provided they are located: -at the rear roof edge above the rear window and/or -in the area between the rear side window and the rear window -that they do not protrude from the original coachwork line.

Wings: The material and shape of the wing are free. However, the shape of the wheel arches must be retained.

The wings shall project over the wheels and provide efficient covering on at least half their circumference and at least the width of the tyre. Ventilation slots may be practised.

Inside ;

Free. However, the location of the passenger's seat originally provided by the manufacturer should be retained.

It will not be permitted to mount anything but the extinguisher in the location of the passenger's seat. The dashboard should not present any sharp angle.

c) Engine

The original engine block recognized on the basic car should be retained. The cylinder-capacity will be free, and may be obtained by changing the bore and/or the original stroke. Sleaving/resleaving are free. The engine should be located within the original engine compartment, and the original orientation of the crankshaft seen from above should be retained.

It is not permitted to use several engine blocks.

d) Other mechanical elements

Free. However, the driving wheels of the recognized basic model should remain the driving wheels. This implies that a 4 wheel-drive transmission can only be used on a car so designed at the origin. The gear-box should retain its original location. It is permitted to add an overdrive.

e) Suspension

The type of suspension recognized should be retained. However, it is permitted to add chassis reinforcements, to modify or add fixation points, to modify or replace the connection units of the suspension system. The type and the number of springs and bumpers is free.

By type of suspension is meant : McPherson, rigid rear axle, De Dion rear axle, wishbones, etc.

f) Steering

Free.

g) Wheels

The following maximum complete wheel (see Art. 252 m) widths in relation with the cylinder-capacity will be authorized :

up to 1 000 cc	11"
1 300 cc	12"
1 600 cc	13"
2 000 cc	14"
3 000 cc	15"
5 000 cc	16"
over 5 000 cc	17"

h) Brakes

Free (Art. 255 k).

i) Fuel tanks

Cars will be fitted with safety fuel tanks in conformity with the specification FIA/Spec/FT3 or FIA/Spec/FTA.

The location of the fuel tank is free on condition that it is placed neither in the cockpit nor in the engine compartment, except if that is the recognized location.'

For hill-climbs, if the total capacity of the fuel tank(s) does not exceed 20 litres a safety bladder tank is no longer mandatory providing that no part of the tank exceeds 30 cm on either side of the longitudinal axis of the car and that it is surrounded by a 1 cm thick crushable structure.

j) Aerodynamical devices

Aerodynamical devices should be inscribed in the frontal projection of the car.

Front part:

They may not exceed 10% of the wheelbase of the car (measurement made from the overall width of the coachwork and they may in no case exceed by 20 cm the overall limits of the original bodywork ; they will compulsorily be installed below the horizontal plan passing through the wheel hub.

Rear part:

They may not exceed 20% of the wheelbase of the car (measurement made from the overall width of the coachwork and they may in no case exceed by 40 cm the overall limits of the original bodywork.

k) Safety measures

See title 3, Art. 255.

.../...

Art. 271 - Definition : Two-seater competition cars built specially for speed races on closed circuit.

Art. 272 - General specifications : these cars should answer the General Prescriptions concerning cars of categories A and B1 (see Art. 252 and 253) except as regards the following points :

- a) the space for the luggage is optional (art. 253 f)
- b) the spare-wheel is optional (art. 253 i)
- c) in the case of an open car, the windscreen as well as all the transparent part of the doors, if provided, are optional and their dimensions free.

Art. 273 - Supplementary Specifications :

- a) Minimum weight : sportscars should weigh at least the weights given on the following scale :

- cylinder-capacity inferior or equal to 1 000 cc	500 kg
from 1 000 to 1 300 cc	535 kg
1 300 to 1 600 cc	560 kg
1 600 to 2 000 cc	600 kg
2 000 to 3 000 cc	700 kg
3 000 to 4 000 cc	765 kg
4 000 to 5 000 cc	810 kg
5 000 to 6 000 cc	840 kg
over 6 000 cc	860 kg

- b) Battery : the location of the battery is free. However, it should be secured and entirely protected by a box of insulating material.
- c) Wheels and tyres : it is recommended to use wheels including a device to retain the tyres. In case "knock-off" wheel bolts (butterfly type) are used, the latter should never project beyond the rims.
- d) Brakes : the braking system should be conceived so that the pedal normally controls the four wheels. In case of a leakage at any point of the brake system pipes or of any kind of failure in the brake transmission system, the pedal shall still control at least two wheels.
- e) Suspension elements : it is forbidden to chrome steel suspension elements if they have a rupture resistance superior to 45 tons/sq. inch.
- f) Coachwork : coachwork shall provide comfort and safety for driver and a passenger. All elements of the coachwork shall be completely and neatly designed and finished with no temporary or makeshift elements. The body shall cover all mechanical components, except that the intake and exhaust pipes and the upper part of the engine may protrude.
- f1) Dimensions : no part of the coachwork with the exception of the safety roll-bar, shall exceed in height a horizontal plane, 80 cm

above the lowest point of the entirely sprung structure of the car.

The maximum width of the coachwork should not exceed 200 cm.
The maximum length of the coachwork should not exceed 450 cm.

- f2) Wings : they shall project over the wheels and provide efficient covering of at least half of their circumference, and at least the width of the tyre wheel.

At the rear part of the car, wings should be lower as the axle of the rear wheels. Cooling holes may be provided between the wings and the body, except at the rear.

- f3) Opening of the cockpit : in an open car, the opening defining the cockpit should be symmetrical about the longitudinal axis of the car.
- f4) Visibility : coachwork shall provide visibility for driver and passenger forward and to both sides adequate for racing conditions. Rear view mirror(s) shall provide driver visibility to the rear on both sides of the car.
- f5) Cockpits and seats : the dimensions of the cockpit should correspond to those provided for in art. 253 b) for two-seater cars.

The seats for the driver and the passenger should be of similar dimension and equally disposed on each side of the longitudinal axis of the car. Seats shall be firmly attached in the car, but may provide for adjustment for the size of the occupant.

- g) Lighting equipment : the vehicles will be equipped at the rear with at least two braking-lights, as well as two rear red lights both of them being fitted with a minimum 15 w. bulb. They will be disposed in a noticeable manner and symmetrically about the longitudinal axis of the car.

For night racing they will be equipped with at least two head-lights as effective as those normally fitted on touring cars and two direction indicators mounted at the rear.

The supplementary regulations of an event may require additional lighting and/or signalling equipment.

- h) Fuel tanks : all the cars which participate in speed races on circuit consisting of one or several heats of 100 kms minimum should be equipped with safety fuel tanks conform to the specifications FIA/Spec/FT3 or FTA and supplied by an approved manufacturer. Fuel tanks, filled with safety foam complying with the American military specifications Mil-B-83054 (Baffle material) will compulsorily be placed. The fuel system should be so arranged as no part of it is the first object to be struck in an accident. If the car is equipped with a standardized refuelling system, the coupling on the car should be protected.

Fuel tank capacity : the total capacity of the fuel tanks must not exceed the following limits : (art. 253 i)

- cars up to and equal to 700 cc engine cylinder-capacity	:	60 litres
from 700 to 1000 cc	"	70 litres
1000 to 1300 cc	"	80 litres
1300 to 1600 cc	"	90 litres
1600 to 2000 cc	"	100 litres
2000 to 2500 cc	"	110 litres
over 2500 cc	"	160 litres

The total capacity of a fuel tank shall not exceed 80 litres. The fuel system must be arranged not to allow more than 80 litres of fuel to spill in the event of a rupture of the fuel tank.

A collector tank of a 8 litres maximum capacity may be placed outside the main chassis on condition that it be surrounded by an approved 10 mm thick crushable structure.

- j) Oil tanks : all storage tanks, situated outside the main structure of the car, must be surrounded by 10 mm thick crushable structure. In any case, no oil storage tank, not located within the main structure, may be situated aft the gearbox or final casing.
- k) Bulkheads and tanks : no part of any fuel, oil or water tank shall be exposed to any part of the driver and passenger compartment. Fuel tanks shall be vented to prevent the accumulation of toxic fumes and to prevent fumes from passing into the driver or engine compartment.

Fuel tanks shall be isolated by means of bulkeads so that in case of spillage, leakage or a failure of the tank the fuel will not pass into the driver or engines compartment or around any part of the exhaust system.

- l) Safety equipment : Voir Art. 253
Art. 255

Head Rest

Compulsory fitting of a head-rest capable of restraining 17 kg under a rearward acceleration of 5g. Its dimensions shall be such that in no case can the driver's head be trapped between the roll-over bar and the head-rest itself.

Crushable structure : the entire fuel tank area of the car in direct contact with the open air stream must incorporate a crushable structure conforming to the specifications of art. 293.

A 150 mm thick and 200 mm high crushable structure with characteristics similar to those of fuel tanks, should extend longitudinally in front of the pedals over at least 500 mm on either side of the car. These structures should be solidly connected between one another as well as to the structure of the car. Other types of structure may also be used on condition that they present the same coefficient of energy absorption.

Firewall and Floor : cars shall have an adequate firewall to prevent the passage of flame from the engine compartment or under the car to the cockpit. Openings in the firewall for the passage of engine controls, wires and lines shall be of the minimum size necessary.

The floor cockpit shall be constructed to protect the driver by preventing the entry of gravel, oil, water and debris from the road and engine. Bottom panels or belly panels shall be adequately vented to prevent the accumulation of liquid.

Cables, lines and electrical equipment : except if the cables, lines and electrical equipment such as battery, fuel pump, etc. are in compliance with the requirements of the aircraft industry as regards their location, material and connections, they must be placed or fitted in such a way that any leakage cannot result in :

- accumulation of liquid
- entry of liquid into the cockpit
- contact between liquid and electrical line or equipment.

Should the cables, lines or electrical equipment pass through or be fitted in the cockpit, they must be fully enclosed in a cover of a liquid-tight and fire-proof material.

Validity : from 1st January 1966 to 31st December 1877.

Engines with reciprocating pistons :

- a) engine cylinder-capacity without supercharging : inferior or equal to 3000 cc
 - b) engine cylinder-capacity with supercharging : inferior or equal to 1500 cc
- Number of cylinders : max. 12.

Turbine engine

Utilisation authorized on the basis of the Equivalence Formula given under Art. 252 j).

Minimum weight, without ballast : 575 kg.

Overall body dimensions : the overall maximum width behind the front wheels to the leading edge of the rear wheels shall not exceed 140 cm. No oil, fuel and electrical lines shall be situated beyond 60 cm on either side of the car's centre line and must not run adjacent to the main fuel cells or within the crushable structure.

The maximum width of the rear will be 110 cm.

Rubber bladder fuel cells : all fuel tanks will be situated within the main structure of the car.

All fuel tanks beyond 30 cm on either side of the car's centre line must be nonself sealing rubber bladders conforming to the Specification FIA/Spec/FT3-FIA/Spec/FTA.

A tank situated within the main monocoque not extending beyond 30 cm on the centre line of the car must be FT3 material, or the above material.

A collector tank of maximum one gallon may be placed outside the main chassis on condition that it be surrounded by crushable structure conforming to the specifications provided for in Art. 257 b) and that it be at least 10 mm thick. The rubber bladder to be to FTZ specifications, and will be connected to the engine by means of a self sealing break away coupling (aviation type).

The fuel system should be so arranged as no part of it is the first object to be struck in an accident.

Oil tanks : all oil storage tanks, situated outside the main structure of the car, must be surrounded by 10 mm thick crushable structure. In any case, no oil storage tank, not located within the main structure, may be situated aft the gearbox or final drive casing.

Fuel capacity : the total capacity of the fuel tanks shall not exceed 250 litres of which not more than 80 litres shall be contained in any one tank. (The fuel system must be arranged not to allow more than 80 litres of fuel to spill in the event of a rupture of any one principal fuel tank).

Safety roll-bar : the safety roll-over bar will have a minimum height of 22 cm (identical checking method as for the height of wings on cars with bodywork). In all cases, the top of the safety roll-over bar will be at least at 5 cm above the helmet of the driver.

Additional safety measures applicable to Formula 1 :

a) Provision for a clearly indicated external emergency handle which can be actuated easily by the circuit rescue personnel even at a distance with a hook. This emergency handle shall simultaneously initiate the fire-extinguisher, cut off the engine and isolate the battery.

b) Compulsory fitting of a headrest capable of restraining 17 kg under a rearward acceleration of 5 G. Its dimensions shall be such that in no case can the driver's head be trapped between the roll-over bar and the headrest itself.

c) The use of magnesium sheet will be authorized only if its thickness exceeds 3 mm.

d) The battery must be capable of starting the engine at least twice.

e) Chromium plating of steel suspension members of over 45 tons per sq. inch. tensile strength is forbidden.

Art. 301 - International Formula 2

Validity : from 1st January 1972 to 31st December 1977.

Reciprocating piston-engines : engine cylinder-capacity inferior or equal to 2 000 cc. Supercharging forbidden.

Minimum weight without ballast : 500 kg.

Engine : free. Maximum number of cylinders : 6.

Gearbox : five gears maximum, not including the reverse gear.

The propulsion will be ensured by two wheels maximum.

Maximum width of the coachwork : 130 cm.

Art. 302 - International Formula n° 3

Validity : from 1st January 1974 to 31st December 1976.

Reciprocating piston engines or Wankel engine exclusively.
(Wankel : re. Art. 252 j).

Maximum cylinder-capacity : 2 000 cm³.

Case of the reciprocating piston-engine :

The maximum cylinder-capacity may be obtained by increasing or reducing either the bore or stroke of both dimensions.

Maximum number of cylinders : 4.

The engine block and cylinder head castings, machining completed, must be those of an engine equipping a car model of which the FIA has ascertained the series-production of at least 5.000 units yearly.

The original engine block and cylinder head may be modified freely by removal of material to the exclusion of any addition of material. However, it is permitted to sleeve an engine block that originally is not fitted with sleeves.

The type of crankshaft bearings may not be modified (the replacement of a plain bearing by a roller bearing is therefore forbidden).

.../...

.../...

It is pointed out that whatever the type of the engine used, it is not compulsory that the different mechanic components of the engine should proceed from the original engine.

The induction system is free but it must compulsorily be fitted with a throttling flange of 3 mm in length and with a parallel hole of 24 mm diameter. Through this throttling flange all the air feeding the engine must pass.

The throttling flange must compulsorily be made of metal or metallic alloy.

The material of the air-box is free, provided it is not a porous material.

It is prescribed that the entire inlet system including manifolds, injectors, air-box and restrictor must fit into a box of 1m long, 50 cm wide and 50 cm high. It will also be prescribed that the inlet system may be removed from the engine as one unit with the cylinder head.

By "entire inlet system", it will be understood all the elements of the inlet system included between the head and external side of the throttling flange.

The CSI reserves its right, after the experience obtained, to modify the dimensions of the throttling flange with a shorter previous notice than the two regular years. No supercharging device is allowed even if a series-production one was fitted on the original engine.

The other original parts of the engine may be replaced or modified without restriction. It is permitted to weld the sleeves to the block for the conventional engine.

Other mechanical elements : free.

Dimensions : minimum wheelbase : 200 cm
 maximum track : 120 cm
 maximum rim width : 10 inches.

Coachwork

Behind the front wheels, the coachwork must not exceed a maximum width of 95 cm.

The coachwork ahead of the front wheels may be extended to an overall maximum width of 135 cm.

Nevertheless, no part of the coachwork ahead of the front wheels, exceeding an overall width of 95 cm, shall extend above the height of the front wheel rims.

Tyre restrictions

The tread width of F3 tyres is limited to a value of 8 inches, plus a certain tolerance to compensate for tyre wear. This tolerance is provided for in the drawing on page representing the measuring gauge to be used during scrutineering.

Checking may be done at any moment of the race and practice.

The measuring gauge must be held parallel to the axle of the wheel, but not necessarily vertically.

At the limit points C and D (see drawing) are in contact with the tyre shoulder but points A and B must remain in contact with the tyre tread.

If a competitor uses tyre of dimensions evidently smaller than 8 inches, points A and B will naturally not touch the tyre tread simultaneously, but the checking will then not be necessary.

Minimum weight, without ballast : 440 kg.

Certificate of origin :

Any Formula 3 car showing up at the start of an event shall be supplied with a certificate established by the manufacturer and ratified by the National Sporting Authority, specifying the origin of the basic elements of the vehicle.

Vacuum tightness control apparatus of the induction system for F3 engines

The control apparatus described hereafter represents the ultimate method of verification of the vacuum tightness of F3 induction systems, without the possibility of

appeal. All F3 organizers will have to put such an apparatus at the disposal of the scrutineers for verification purposes both before and after the race. The apparatus aims to create artificially a vacuum in the induction system and includes :

- a membrane suction-pump, with a nominal output of 25 to 28 litres/minute, and capable of obtaining a vacuum of 55 to 65 cm Hg for zero airflow
- a rubber tubular stop perfectly adjusted to the flange
- a vacuum-gauge connected to the piping between the rubber stop and the suction-pump.

The procedure to be respected for the checking is the following :

- a) Rotate the engine into such a position that, in each cylinder, at least one of the valves is closed.
- b) Open the injection slide or the carburettor butterflies.
- c) Check on the vacuum-gauge that the suction-pump creates in the induction system a depression superior or equal to 15 cm Hg.
- d) If the condition a) cannot be met, disconnect the rocker-arms or remove the cam-shaft in order to shut all inlet valves. If one or several valves have been damaged during the event, the entrant may repair them under the steward's control before undergoing the testing procedure. In these last cases, the minimum vacuum to be obtained shall be 20 cm Hg, instead of 15.

An example of this device is given on page .

For all further information, please contact the CSI Secretariat (8, place de la Concorde, Paris 8ème, France).

FORMULE LIBRE RACING CARS (Group 8)

Art. 303 - It is permitted to organize sporting competitions open to other racing cars than those defined in one of the previous Groups of Appendix J.

All specifications concerning the vehicles and particularly the limitations of the cylinder-capacity are in this case at the discretion of the promoters and it rests with them to list these specifications as clearly as possible in the Supplementary Regulations of the event, which anyway have to be approved by the National Sporting Authority answerable to the FIA.

However, racing cars which do not comply with any of the International Racing Formulae, must for security reasons be in conformity with the General Prescriptions listed under Art. 255 b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), Art. 256, Art. 257 b3.

FORMULA SUDAM - NATIONAL FORMULAE

Texts unchanged in regard to the 1974 Appendix J of the Yearbook.

oo oo

o

ACCEPTATION D'ENGAGEMENT POUR LES COURSES DE F 1 COMPTANT POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS

Pour l'année 1975, il sera autorisé aux essais un nombre égal au nombre déterminé par la formule de la CSI + 5 voitures avec cependant un maximum de 32 voitures.

Il a été en outre décidé que les 26 voitures les plus rapides à l'entraînement seraient admises au départ, sauf cas particuliers où le nombre retenu sera celui de la formule CSI (Monaco, Nürburgring).

L'organisateur sera tenu d'accepter les engagements dans l'ordre suivant :

- 1) Pour les conducteurs Champions du Monde des années précédentes encore en activité.
- 2) Pour les équipes classées jusqu'à la dixième dans la Coupe des Constructeurs de F1 de l'année précédente (2 engagements seront acceptés par équipe pour les équipes qui ont participé avec plus d'une voiture).
- 3) En cours d'année, les conducteurs non concernés par les 2 précédents paragraphes mais qui ont marqué des points pendant l'année en cours.
- 4) Trois voitures au choix de l'organisateur à condition que leurs pilotes soient acceptables en rapport avec les normes de la CSI.
- 5) Eventuellement d'autres conducteurs approuvés par la CSI après consultation avec leurs Autorités Sportives Nationales.

REGLEMENTS FINANCIERS DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1975

Les organisateurs des épreuves qualificatives ont, conformément à l'Art. 5 d) des règlements de championnat, établi les règlements communs financiers suivants qui ont été approuvés par la C.S.I., le 12 Décembre 1974 :

Conducteurs A

Les conducteurs A classés de Grand Prix de la C.S.I., appelés "Conducteurs A" et énumérés ci-dessous, sont admis au départ au nombre de 6 maximum. Les primes de départ et/ou de présence sont laissées à l'appréciation des organisateurs. Lorsque l'organisateur n'a pas prévu de verser de primes de départ et/ou de présence aux concurrents, un conducteur A est considéré comme un conducteur B, dans les arrangements financiers exclusivement.

Lorsque plus de 6 conducteurs A ont obtenu les minima de qualification, seuls les 6 plus rapides sont admis à prendre le départ.

1. Epreuves se déroulant en une ou deux manches

Un nombre maximum de 36 voitures est admis sur la grille, à condition que le circuit soit autorisé à prévoir ce nombre au départ d'une course.

PRIX en ESPECES

en Francs Suisses

Conducteurs A & B

1er ... 10 000	10è ... 3 500	19è ... 1 600
2è ... 8 000	11è ... 3 000	20è ... 1 500
3è ... 7 000	12è ... 2 800	21è ... 1 400
4è ... 6 500	13è ... 2 600	22è ... 1 300
5è ... 6 000	14è ... 2 400	23è ... 1 200
6è ... 5 500	15è ... 2 200	24è ... 1 100
7è ... 5 000	16è ... 2 000	25è ... 1 000
8è ... 4 500	17è ... 1 800	jusqu'au
9è ... 4 000	18è ... 1 700	30è ... 1 000

Répartition

Une manche : en fonction du tableau ci-dessus (par exemple 1er : 10 000 Francs Suisses).

Deux manches : 50% de la somme dans le tableau ci-dessus doivent être versés pour chaque manche (ex. : 1er : 5 000 Francs

.../...

Suisses pour chaque manche).

Les pilotes qui n'ont pas couvert 50% du nombre total des tours d'une manche ou (si la course ne comprend qu'une seule manche) 50% de la course, ne recevront que 50% de la somme. Si la moitié des tours se trouve être un nombre avec décimales, il ne sera pas tenu compte des décimales.

2. Epreuves se déroulant en deux manches et une finale

20 voitures au maximum pour chaque manche et la finale.

PRIX en ESPECES

en Francs Suisses

Conducteurs A & B

	<u>1ère Manche</u>	<u>2ème Manche</u>	<u>Finale</u>
1er	2 500	2 500	7 500
2ème	2 000	2 000	5 500
3ème	1 800	1 800	5 000
4ème	1 600	1 600	4 500
5ème	1 400	1 400	4 000
6ème	1 200	1 200	3 500
7ème	1 000	1 000	3 250
8ème	800	800	3 000
9ème	800	800	2 750
10ème	800	800	2 500
11ème	800	800	2 250
12ème	800	800	2 000
13ème	800	800	1 750
14ème	800	800	1 500
15ème	800	800	1 250
16ème	800	800	1 000
17ème	800	800	900
18ème	800	800	800
19ème	800	800	800
20ème	800	800	800

Les pilotes qui n'ont pas couvert la moitié du nombre total des tours, dans la finale ou dans les manches de qualification, ne recevront que 50% du prix. Si la moitié du nombre de tours se trouve être un nombre avec décimales, il ne sera pas tenu compte des décimales.

Les 10 premières voitures de chaque manche participeront à la finale. Les positions sur la grille de départ de la finale seront déterminées comme suit :

La première voiture de la 1ère manche et de la 2ème manche auront la meilleure place sur la grille de départ ; la première place sera attribuée à celui des deux pilotes qui aura obtenu le meilleur temps en additionnant les temps des deux finales.

3. Meilleur Tour de la Course

1 000 Francs Suisses seront attribués au pilote (A ou B) qui aura accompli le meilleur tour de la course, que celle-ci se déroule en une seule manche ou en deux manches, ou de la finale (si la course se déroule en 2 manches/finale).

4. Frais de Déplacement

Conducteurs A & B sans prime de départ

<u>Distance à vol d'oiseau</u>	<u>Frs. Suisses</u>
Jusqu'à 200 km	800
500 km	1 000
700 km	1 200
1 000 km	1 400
1 250 km	1 600
Au-dessus de 1 250 km	1 700
Traversée Maritime Internationale (seulement une allocation si justifiée)	800

50% étant versés quand la voiture aura effectuée les essais (qualification).

50% quand la voiture aura pris le départ.

5. Fonds de Prix Commun

Chaque organisateur contribuera au fonds de prix commun de la F.I.A. pour une somme de 3 000 Francs Suisses. A la fin du Championnat, le fonds de prix sera distribué comme suit :

Les points des 10 premiers conducteurs qui se sont classés dans le Championnat d'Europe sont additionnés. La somme totale à distribuer est divisée par le nombre total de points obtenus, ce qui donne une certaine valeur en Francs Suisses pour chaque point. Le nombre de points de chaque pilote multiplié par la valeur des points en Francs Suisses donne le montant des prix en espèces pour chaque pilote qui a obtenu une classification.

6. Généralités

Tous les chiffres sont donnés en Francs Suisses. Les prix gagnés par les pilotes doivent être versés par l'organisateur au plus tard une heure après la publication des résultats définitifs en Francs Suisses ou dans la monnaie locale, soit en liquide soit par chèque, au concurrent ou à une personne dont le concurrent spécifiera le nom par écrit, sans déduction de taxes locales ou gouvernementales. L'argent versé en Francs Suisses sera le montant net devant être versé au concurrent. Lorsque le paiement est effectué

.../...

en monnaie locale, le taux de change retenu doit être celui du Vendredi précédant la course.

L'argent qui n'aura pas été réclamé sera envoyé par chèque au concurrent dans les 7 jours.

(Les restrictions monétaires et/ou gouvernementales devront être prises en considération dans certains pays).

Il est recommandé aux organisateurs qui paient par chèque de rembourser les frais de déplacement après les essais en argent liquide pour permettre aux équipes de régler leurs notes d'hôtel, etc..

En cas de divergences dans la traduction, le texte français fera foi.

°
° °

DECISIONS CONCERNANT LES CIRCUITS ET LA SECURITE

INSTALLATIONS de GLISSIERES

A partir du 1er Janvier 1975, il sera obligatoire de prévoir, pour toutes les nouvelles installations de glissières installées suivant les spécifications de la F.I.A., des plaques de renfort reliant les deux rails et fixées à mi-distance des supports. Les plaques de renfort, tout en répondant au schéma de la figure 3 des "Critères de Sécurité pour les Parcours de Course Automobiles" de l'Annuaire de la FIA, devront avoir une largeur deux fois plus importantes, c'est-à-dire de 20 cm, et elles devront être fixées par 4 boulons au lieu de 2 afin de prévenir tout mouvement latéral des rails provoquant la séparation d'avec les supports. Il est également fortement recommandé de fixer ces plaques de renfort sur les installations de glissières actuelles.

De plus, les sections d'extrémité des glissières devraient être renforcées, soit en ajoutant un support à égale distance des deux derniers supports, (c'est-à-dire à environ 190 cm de chacun d'entre eux), et en fixant ces trois derniers supports dans du béton, soit en recourbant l'extrémité du rail par 180° avec un rayon de 50 cm autour de 3 supports fixés dans du béton, comme c'est souvent le cas, par exemple à l'entrée des voies des stands.

ANNEXE H - DRAPEAU NOIR A DISQUE ORANGE

Il est confirmé que ce drapeau introduit à titre expérimental pour un an dans le Bulletin N° 78 (Janvier 1974) est retenu à titre définitif. Le drapeau sera à la disposition exclusive du Directeur de la Course qui pourra toutefois, dans des circonstances exceptionnelles (par exemple au Mans et au Nürburgring), en déléguer le droit d'utilisation à 4 autres commissaires au maximum.

REGLEMENTS MEDICAUX

Ajouter le paragraphe suivant au point 13 des "Règlements Internationaux pour l'Examen médical des Pilotes" publiés au Bulletin N° 61 (Juillet 1972) :

" De plus, si le Directeur de la Course, ou le responsable médi- "
" cal d'une épreuve le juge nécessaire, un pilote peut devoir se "
" soumettre à l'examen médical d'un docteur agréé par l'A.S.N. du "
" pays, en n'importe quel moment d'un meeting ou d'une course "
" d'endurance, ou bien à la fin des épreuves. "

ACCEPTANCE OF ENTRIES FOR THE F 1 RACES COUNTING FOR THE WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

For the year 1975, at official practices, a number of cars will be allowed equal to the number set by the C.S.I. formula + 5 cars, however with a maximum number of cars set at 32.

Furthermore, it was decided that the 26 fastest cars during the practice would be admitted at the start, except in special cases where the number of starters will be determined according to the CSI formula (Monaco, Nürburgring).

The organizer will be bound to accept entries in the following order :

- 1) The World Champion drivers of the preceding years when they are still in activity .
- 2) The teams classed up to the 10th place in the F1 Constructors' Cup the previous year (2 entries will be accepted per team for teams which participated with more than one car).
- 3) In the course of the year, drivers who are not concerned in the two preceding paragraphs, but who marked points during the current year.
- 4) Three cars, at the organizer's choice, provided their drivers are acceptable in keeping with the CSI specifications.
- 5) Other CSI approved drivers, after consulting their National Sporting Authorities.

1975 FINANCIAL REGULATIONS FOR F 2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP

The organizers of the qualifying events have - in accordance with Art. 5 d of the Championship Regulations - established the following common financial arrangements which were approved by the C.S.I. on December 12th, 1974.

A-Drivers

CSI Grand Prix Graded A-Drivers hereinafter called "A-Drivers" are admitted up to a maximum of 6 at the start. Starting and/or appearance money is left to the discretion of the organizers. If no starting and/or appearance money was agreed between entrant and organizer, an A-driver is considered as a B-driver for the financial arrangement only.

If more than 6 A-drivers have fulfilled the qualification requirements, only the 6 fastest are admitted at the start.

1. Events conducted as Single or Two-Parts Race

A maximum of 36 cars is admitted for the grid, provided the circuit is authorized to start this number.

PRIZE MONEY

in Swiss Francs

A & B Drivers

1st	....	10 000	10th	....	3 500	19th	....	1 600
2nd	....	8 000	11th	....	3 000	20th	....	1 500
3rd	....	7 000	12th	....	2 800	21st	....	1 400
4th	....	6 500	13th	....	2 600	22nd	....	1 300
5th	....	6 000	14th	....	2 400	23rd	....	1 200
6th	....	5 500	15th	....	2 200	24th	....	1 100
7th	....	5 000	16th	....	2 000	25th	....	1 000
8th	....	4 500	17th	....	1 800	to		
9th	....	4 000	18th	....	1 700	30th	....	1 000

Distribution

One race : as per the above schedule (e.g., 1st : 10,000 Swiss Francs).

Two parts : 50% of the money of the above schedule to be paid for each part (e.g. : 1st : 5,000 Swiss Francs in each part).

Drivers who have not covered 50% of the total number of laps of a part or (if the race is conducted in one race) of the race will only get 50% of the prize. If half of the number of laps work out to a decimal number, the decimal will be ignored.

.../...

2. Events conducted in Two-Heats and a Final

A maximum of 20 cars for each heat and final.

PRIZE MONEY

In Swiss Francs

A & B Drivers

	<u>Heat one</u>	<u>Heat two</u>	<u>Final</u>
1st	2 500	2 500	7 500
2nd	2 000	2 000	5 500
3rd	1 800	1 800	5 000
4th	1 600	1 600	4 500
5th	1 400	1 400	4 000
6th	1 200	1 200	3 500
7th	1 000	1 000	3 250
8th	800	800	3 000
9th	800	800	2 750
10th	800	800	2 500
11th	800	800	2 250
12th	800	800	2 000
13th	800	800	1 750
14th	800	800	1 500
15th	800	800	1 250
16th	800	800	1 000
17th	800	800	900
18th	800	800	800
19th	800	800	800
20th	800	800	800

Drivers who have not covered half the total number of laps, in the final or qualification heats, will only get 50% of the prize. If half the number of laps works out to a decimal number, the decimal will be ignored.

The first 10 cars from each heat get to the final. The position on the grid in the final will be as follows :

The first car from heat 1 and heat 2 : position 1 on the grid, selected by their total time from the heats. Best time : pole position 1.

3. Fastest lap in the race

The driver (A or B) who achieved the fastest lap in the race, conducted as one race or two-part race or in the final (if the event is conducted in 2 heats/final) receives 1 000 Swiss Francs.

4. Travel Expenses

B-Divers and A-Divers without starting money

.../...

<u>Distance as crow flies</u>		<u>Sw. Francs</u>
Up to	200 km	800
	500 km	1 000
	700 km	1 200
	1 000 km	1 400
	1 250 km	1 600
Over	1 250 km	1 700
International Maritime crossing (one allowance only, if sunstantiated).		800
50% payable after the car has fulfilled practice (qualification) conditions		
50% after car started.		

5. Common Prize Fund

Each organizer contributes 3,000 Swiss Francs to the common fund of the FIA ; at the end of the Championship, the common fund will be distributed as follows :

Sum up the number of points of the first ten classified drivers in the European Championship. The total amount of money which is distributed will be divided by the total number of obtained points which will give a value in Swiss Francs for each point. The number of points of each driver multiplied with the value of points in Swiss Francs will give the amount of prize-money for each classified driver (Pos. 1-10).

6. General

All figures are shown in Swiss Francs. The money obtained by drivers has to be paid by the organizers no later than one hour after final results are official, in Swiss Francs or local currency, in cash or in cheque to the entrant or a person designated in written by the entrant, without any deduction of local or governmental taxes. The money added up in Swiss Francs will be the net amount to be paid to the entrant. When payment is in local money, the rate of exchange of the Friday preceding the event should be taken into consideration.

Money not collected shall be mailed in cheque to the entrant within 7 days.

(In some countries monetary and/or governmental restrictions are to be taken into consideration).

Organizers who pay with cheques should take into consideration the possibility of paying Travel expenses after practice in cash, to enable teams to pay their hotel bills, etc.

In case of divergencies in the translation, the French text is binding.

DECISIONS CONCERNING CIRCUITS AND SAFETY

GUARDRAIL INSTALLATIONS

As from 1st January, 1975, it will be obligatory, for all new installations of FIA specification guardrails, to use tie-bars, connecting the two rails, installed halfway between the supports. The tie-bars, whilst similar to the illustration in fig. 3 of the "Safety Criteria for Motor Racing Courses" in the FIA Yearbook, must however be of twice the width (i.e. 20 cm), being fixed by four bolts instead of two in order to prevent lateral movement of the rails provoking separation from the supports. Tie-bars are also strongly recommended for existing guardrail installations.

Furthermore, the end sections of guardrails should be reinforced, either by adding a support mid-way between the two last supports (i.e. approx. 190 cm between supports) and setting these last three in concrete, or by turning the end of the rail through 180° with a radius of 50 cm, around three concreted end supports, as seen for example at pit-road entrances.

APPENDIX H - BLACK FLAG WITH ORANGE DISC

It is confirmed that this flag, introduced for one year's trial in Bulletin N° 78 (January 1974) is to be retained definitively. The flag will be uniquely at the disposal of the clerk of the course, who may however, in exceptional cases (e.g. Nürburgring, Le Mans), delegate authority to use it to a maximum of 4 other chief marshals.

MEDICAL REGULATIONS

The following paragraph is to be added to point 13 of the "International Regulations for the Medical Examination of Drivers", published in Bulletin N° 61 (July 1972) :

" Furthermore, if the Clerk of the course, or the chief Medical "
" officer of an event judges it necessary, a driver may be re- "
" quired to submit to a medical examination by a doctor appro- "
" ved by the ASN of the country, at any time during a meeting "
" or long-distance event, or at the end of it. "

PILOTES CLASSES "GP" 1975

1975 "GP" GRADED DRIVERS

o o o o o o

Chris	AMON	(NZ)
Jean-Pierre	BELTOISE	(F)
Patrick	DEPAILLER	(F)
Emerson	FITTIPALDI	(BR)
Wilson	FITTIPALDI	(BR)
George	FOLLMER	(USA)
Howden	GANLEY	(NZ)
Mike	HAILWOOD	(GB)
Denny	HULME	(NZ)
James	HUNT	(GB)
Jacky	ICKX	(B)
Jean-Pierre	JARIER	(F)
Niki	LAUDA	(A)
Arturo	MERZARIO	(I)
Carlos	PACE	(BR)
Ronnie	PETERSON	(S)
Clay	REGAZZONI	(CH)
Carlos	REUTEMANN	(RA)
Johnny	RUTHERFORD	(USA)
Jody	SCHECKTER	(ZA)
Jackie	STEWART	(GB)
Hans	STUCK	(D)
Gijs	van LENNEP	(NL)
John	WATSON	(GB)

o
o o

CONDUCTEURS CLASSES D'ENDURANCE (LD) 1975

1975 LONG DISTANCE GRADED DRIVERS (LD)

o o o o o

de ADAMICH	A.	(I)
BELL	D.	(GB)
BELTOISE	J-P.	(F)
FACETTI	C.	(I)
HOBBS	D.	(GB)
ICKX	J.	(B)
JARIER	J-P.	(F)
LARROUSSE	G.	(F)
MERZARIO	A.	(I)
MÜLLER	H.	(CH)
PACE	C.	(BR)
PESCAROLO	H.	(F)
REDMANN	B.	(GB)
REUTEMANN	C.	(RA)
SCHENKEN	T.	(AUS)
STOMMELEN	R.	(D)
van LENNEP	G.	(NL)

o
o o

PILOTES DE RALLYES PRIORITAIRES 1975

1975 SEEDED RALLY DRIVERS

o o o o o

ALEN	Markku	SF	LINDBERG	H.	S
ANDRUET	Jean-Claude	F	MÄKINEN	Timo	SF
BALLESTRIERI	Amilcare	I	MEHTA	Shektar	EAK
BEAUMONT	Marie-Claude	F	MIKKOLA	Hannu	SF
BISULLI	Giulio	I	MUNARI	Sandro	I
BORGES	Antonio	P	NICOLAS	Jean-Pierre	F
BOYCE	Walter	CDN	PAGANELLI	Alcide	I
BLOMQUIST	Stig	S	PINTO	Rafaele	I
CARLSSON	Lars	S	RÖHRL	Walter	D
CLARK	Roger	GB	RUSSLING	Klaus	A
DARNICHE	Bernard	F	THERIER	Jean-Luc	F
FAGNOLA	Alfredo	I	THOMINZ	Donatella	I
HENDERSON		USA	VERINI	Maurizio	I
JODINGER	Singh	EAK	WALDEGAARD	Bjorn	S
LAMPINEN	Simo	SF	WARMBOLD	Achim	D

o
o

PENALITES INTERNATIONALES / INTERNATIONAL PENALTIES

Le Bureau de la C.S.I. a décidé d'adresser un blâme à l'organisateur des U.S.A. pour non respect de la réglementation du procédé de départ des G.P. de F 1.

The Bureau of the C.S.I. agreed to address a reprimand to the U.S. organizer for non compliance with the regulations of the F 1 GP starting procedure.

° ° °

RESULTATS DEFINITIFS DES CHAMPIONNATS DE LA FIA 1974

FINAL RESULTS OF THE 1974 F.I.A. CHAMPIONSHIPS

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES 1974 1974 WORLD CHAMPIONSHIP FOR RALLIES

Le tableau du classement final du Championnat du Monde des Rallyes n'est pas publié, à la suite de l'appel national introduit auprès de l'ACCUS et relatif au rallye Press-on-Regardless.

Le titre de Champion ne pouvant être affecté par l'issue de cet appel, seul le score marqué par LANCIA peut être communiqué :
94 POINTS.

The final results of this Championship cannot be given out owing to the national appeal lodged with the ACCUS regarding the Press-on-Regardless rally.

The findings of this procedure having no effect on the title of Champion, the Results of "LANCIA" are the only ones which can be published at the moment :

94 POINTS.

suite page suivante / continued on following page

.../...

CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES 1974

1974 WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	Monza	S p a	Nürburgring	Imola	Le Mans	Österreich- ring	Watkins Glen	Paul Ricard	Brands Hatch	Kyalami	Total réel	(°) TOTAL RETENU
1. MATRA	-	20	20	20	20	20	20	20	(20)	(20)	180	140
2. GULF FORD	(10)	15	10	-	10	10	-	12	12	12	81	71
3. PORSCHE	8	12	-	8	15	-	15	10	-	-	68	68
4. ALFA ROMEO	20	-	15	15	-	15	-	-	-	-	65	65
5. CHEVRON	1	-	3	2	-	4	-	-	10	10	30	30
6. LIGIER	3	-	-	-	3	-	-	6	-	-	12	12
7. LOLA	6	-	-	-	-	-	-	-	1	3	10	10
8. FERRARI	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	8
9. MARCH	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	3
10. ALPINE	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
A M S	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1
ECOSSE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1

COUPE FIA POUR VOITURES DE GRAND TOURISME

FIA CUP FOR GRAND TOURING CARS

1. PORSCHE	20	20	20	20	(12)	20	20	(20)	(20)	20	172	140
2. FERRARI	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-	20	20
3. DE TOMASO	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	10	10
4. CHEVROLET	-	-	-	-	1	-	6	1	-	-	8	8
5. B M W	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3

(°) voir prescriptions générales / see general prescriptions.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES MARQUES POUR VOITURES JUSQU'A 2 L. 1974
 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR MAKES OF CARS UP TO 2 L. 1974

MARQUES / MAKES

	Paul Ricard	Charade	Misano	E n n a	Hockenheim	Mugello	Jarama	TOTAL RÉEL	(°) TOTAL RETENU
1. ALPINE	20	20	20	20	20	(20)	(20)	140	100
2. CHEVRON	12	12	(2)	2	15	(1)	8	52	49
3. MARCH-BMW	15	1	-	6	-	12	12	46	46
4. LOLA	(2)	10	8	(1)	10	3	10	44	41
5. ABARTH	4	-	12	10	-	4	1	31	31
6. TOJ	-	3	-	-	12	8	-	23	23
7. A.M.S.	-	4	4	-	-	-	-	8	8

(°) voir prescriptions générales / see general prescriptions

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES MARQUES POUR VOITURES JUSQU'A 2 L. 1974

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR MAKES OF CARS UP TO 2 L. 1974

CONDUCTEURS / DRIVERS

				Paul Ricard	Charade	Misano	E n n a	Hockenheim	Mugello	Jarama	TOTAL RÉEL	TOTAL RETENU (°)
1.	Alain	SERPAGGI	F	-	15	15	12	20	15	-	77	77
2.	Gérard	LARROUSSE	F	-	20	-	20	-	20	15	75	75
3.	Jean-Pierre	JABOUILLE	F	(3)	-	20	15	8	10	20	76	73
4.	Jean	RAGNOTTI	F	15	-	-	6	-	12	12	45	45
5.	John	LEPP	GB	12	12	2	-	15	-	-	41	41
6.	Fred	STALDER	F	-	10	8	-	10	-	10	38	38
7.	Jorge de	BAGRATION	E	-	-	6	8	-	-	8	22	22
8.	Alain	CUDINI	F	20	-	-	-	-	-	-	20	20
	Dave	WALKER	AUS	-	-	-	-	12	8	-	20	20
10.	Rafael	BARRIOS	E	10	-	-	2	6	-	-	18	18
11.	Jean-Louis	LAFOSSE	F	-	-	10	4	-	-	-	14	14
12.	Martin	RAYMOND	GB	2	6	-	-	4	-	-	12	12
	Pino	PICA	I	-	-	12	-	-	-	-	12	12
14.	Chris	CRAFT	GB	-	-	-	10	-	-	-	10	10

etc... 32 classés / classified

(°) voir prescriptions générales/see general prescriptions

COUPE D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1974
EUROPEAN CUP FOR TOURING CARS 1974

				Monza	Salzburg- ring	Vallelunga	Nürburg- ring	Zandvoort	Jarama	T O T A L	T O T A L RETENU ^(°)
1.	Hans	HEYER	D	8	10	12	20	(6)	20	76	70
2.	Alain	PELTIER	B	20	12	20	-	4	12	68	68
3.	Manfred	MÖHR	D	-	15	15	-	-	15	45	45
4.	Martino	FINOTTO	I	4	15	15	-	-	-	34	34
5.	Jean-Louis	LAFOSSÉ	F	-	-	20	-	-	12	32	32
6.	Hartmut	KAUTZ	D	8	10	12	-	-	-	30	30
7.	Dieter	GLEMSER	D	-	-	-	15	8	-	23	23
8.	Jacky	ICKX	B	-	20	-	-	-	-	20	20
	Jochen	MASS	D	-	-	-	-	20	-	20	20
	Rolf	STOMMELEN	D	-	-	-	-	20	-	20	20
	Hans	STUCK	D	-	20	-	-	-	-	20	20

etc... 76 classés / classified

(°) Voir prescriptions générales, art. 8,9 & 13)
See general prescriptions, art. 8,9 & 13)

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1974
EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS 1974

	Monza	Salzburg- ring	Vallelunga	Nürburgring	Zandvoort	Jarama	T O T A L	T O T A L RETENU (°)
<u>DIVISION I (- 2000 cc)</u>								
1. FORD	20	20	20	20	20	(20)	120	100
2. B.M.W.	15	15	6	12	12	-	60	60
3. ALFA ROMEO	10	-	12	-	-	12	34	34
4. N.S.U.	-	-	-	6	-	15	21	21
5. DATSUN	-	-	-	-	15	-	15	15
TOYOTA	-	-	-	15	-	-	15	15
<u>DIVISION II (+ 2000 cc)</u>								
1. B.M.W.	20	20	20	-	15	15	90	90
2. FORD	(8)	10	12	20	20	20	90	82
3. OPEL	6	-	10	15	-	-	31	31
(°) <u>Voir prescriptions générales, art. 8 & 9</u> <u>See general prescriptions, art. 8 & 9</u>								

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 1974

EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS 1974

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Total réel	* TOTAL RETENU
1. W. RÖHRL (D				20			20			20					(3)	20		20				20				123	120
J. BERGER (D																											
2. K. RUSSLING A											20						20						12			52	52
3. M. VERINI I			15			20													15							50	50
4. L. CARLSSON S							15			15													15			45	45
5. A. BORGES P		8		15			12													8						43	43
6. F. WITTMANN A																					20		20			40	40
7. D. TOMINZ I			10			10			15											2						37	37
8. M. STAWOWIAK PL														8			6	10				10				34	34
9. M. ALEN SF	10							20																		30	30
S. BLOMQUIST S	15											15														30	30
J-P. NICOLAS F													20		10											30	30
J-C. PRADERA E		15		(12)																				15		42	30
H. RACK D							10			10													10			30	30
14. M. NUSBAUMER F															8										20	28	28
15. TCHOUBRIKOV BG														15			12									27	27
16. P. EKLUND S	6										20															26	26
17. DE ECCHER I			12			12																				24	24
A. FERJANCZ H														20			4									24	24
																									

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Total Réel	TOTAL * RETENU
19. PITTONI I			8			2													12							22	22
E. REVERTER E				10																				12		22	22
K. SIMEK CSSR											10					12										22	22
22. W. COLEMAN GB				6				15																		21	21

etc... 194 classés / classified

(*) Voir Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs, Art. 4 / Vide European Rally Championship for Drivers regulations, Art. 4

1. Marlboro Arctic Rally
2. Rallye Costa Brava
3. Rally San Marino
4. Rallye Firestone
5. Circuit of Ireland
6. Rally de l'Ile d'Elba
7. Tulip Rally
8. Welsh Rally
9. Rallye Paris St-Raphaël Féminin
10. Rallye Hessen (Deutschland Rallye)
11. YU Rally
12. Jämt Rallyt
13. Rallye d'Antibes

14. Rallye "Zlatni Piassatzi"
15. Rallye des 12 Heures d'Ypres
16. Rallye Vltava
17. Rallye de Pologne
18. Rallye du Danube
19. Rally San Marino di Castrozza
20. Sachs Rallye Baltic
21. Rallye Taurus
22. Rally di Lugano
23. OEASC Rallye (ex Semperit)
24. Rallye de Espana
25. Rallye Andernach-St Amand-Les-Eaux

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1974

CIRCULAIRE N° 11

CATEGORIES	(I+ (I	Epreuves Internationales Libres Epreuves Internationales	/	Full International Events International Events	
Formule 1	F1	Grand Tourisme Spécial GT4		Formule India F/INDY	Formules A-B-C F/A-F/B-F/C
Formule 2	F2	Sport SP5		Formule Libre F/L	Formules 5000 F/5000
Formule 3	F3	Course bi-place 2S7		Formule Renault F/R	Stock-Cars T/SC
Tourisme	T1	Formule V F/V		Tourisme Sudam T/S	Dragsters DRG
Tourisme Spécial	T2	Formule Super V F/SV		Formule Sudam F/S	
Grand Tourisme	GT3	Formule Ford F/F		Formule Tasman F/T	

EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUITS

<u>Date</u>	<u>Cat.</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
16/17 Nov.	I	P	Grande Premio de Macau	Nelle date : 30.11/1.12.

o o o o o

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1975

CIRCULAIRE N° 1

EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUITS

1/2 Fév.	I	F	24 Heures sur Glace de Chamonix	Annulé / Cancelled
22 Fév.	I	D	Preis der Stadt Stuttgart (T1,T2,GT3,GT4,F/V,F/SV,F/F)	Nelle inscription / New entry

.../...

9 Mars	I+	P	Estoril	Epreuve réintroduite ds le Championnat d'Europe de F2 / Re-entered in the F2 Championship
23 Mars	I+	I	Mugello (Chpt du Monde des Marques)	Groups/Cat. (T2,GT3,GT4,SP5)
19/20 Avr.	I	NL	Zandvoort (T1,T2,GT3,GT4,F/V,F/F)	Nelle inscrip. / New entry
26/27 Avr.	I+	F	Trophées Paul Ricard (Chpt d'Europe pr Voit. jusqu'à 2 L.)	Annulé / Cancelled
18 Mai	I+	F	Paul Ricard (F2)	Annulé / Cancelled
26/27 Juill.	I	J	Fuji Victory 200 Km (SP5, 2S7)	Nelle appellation : All-Japan Fuji 1000km Adjonction T2, GT4
14 Août	I+	F	1000 km de Paul Ricard (Chpt du Monde des Marques)	Annulé / Cancelled
7 Sept.	I	S	Ring Knutstorp (T2, F3)	Nelle date : 31 Août
13/14 Sept.	I+	GB	British Airways - 1000 km Brands Hatch (Champt. du Monde des Marques)	Annulé / Cancelled
21 Sept.	I	I	Monza (F3)	Nelle inscription / New entry
4/5 Oct.	I	NL	Autumn Races-Zandvoort (T1,T2,GT3,GT4,F/V,F/F)	Nelle inscription / New entry
11/12 Oct.	I+	F	Dijon (Chpt d'Europe pr Voitures de Tourisme)	Annulé / Cancelled

LA CSI COMMUNIQUE QUE LE CHAMPIONNAT CAN-AM N'EXISTE PLUS ET NE FAIT DONC PLUS PARTIE DES CHAMPIONNATS DE LA F.I.A. L'A.C.C.U.S. CONSERVE TOUTEFOIS TOUTES LES DATES RETENUES ; LES GROUPES ET CATEGORIES DE VOITURES DES EPREUVES DE REMPLACEMENT SERONT DETERMINES ULTERIEUREMENT. / THE CSI ANNOUNCES THAT THE CAN-AM CHAMPIONSHIP NO LONGER EXISTS AND THEREFORE NO LONGER FORMS PART OF THE FIA CHAMPIONSHIPS. A.C.C.U.S. HOWEVER RETAINS ALL THE DATES RESERVED ; THE GROUPS AND CATEGORIES OF THE REPLACEMENT EVENT CARS WILL BE DETERMINED AT AN ULTERIOR DATE.

COURSES DE COTES - AUTOCROSS - RALLYCROSS - SLALOMS and DRAGSTERS

18 Mai	S	Vaargaarda (DRG)	Nouvelle date 14/15 Juin
31/Mai/1/6	D	Rallyecross Hessen Stadt Allendorf (T1, T2, GT3, GT4)	Nouvelle inscription/ New entry
8 Juin	D	Rallye cross Niederelbe	Nouvelle appellation : autocross Nieder
21/22 Juin	F	Course de côte du Mont Revard	Annulée/Cancelled
13 Juillet	I	Trophée Ville de Potenza (course de côte)	Nouvelle date : 20 Juillet
26/27 Juil.	D	Course de Bayerwald	Erratum : adjonction F/V
23/24 Août	D	Course de côte Augusta (T1, T2, GT3, GT4, SP5, 2S7, F3, F/V, F/SV)	Nouvelle inscription/ New entry
7 Septembre	D	Slalom Bildstock (T1, T2, GT3, GT4)	Nouvelle inscription/ New entry
27/28 Sept.	D	Course de côte Auerberg (T2, GT3, GT4, SP5, 2S7, F/V, F/SV, F/F)	Nouvelle inscription/ New entry
11/12 Oct.	B	criterium Européen Tout Terrain des Carrières	Nouvelle inscription/ New entry

R A L L Y E S

7/8 Fév.	NL	Nederland-Winter Rally	Annulé/ Cancelled
23/25 Mai	D	Rallye Hessen (CH. d'Europe des Rallyes)	Nouveau Coefficient 2/ New Coefficient 2

29/Jul.- 2 Août	Z A	Total Rally	Nouvelle inscription / New entry
22/24 Août	D	Rallye Barbarossa	devient/becomes national
30 Août/7 Sept.	B	Rallye Liège - Moscou - Liège	Annulé/Cancelled
1/4 Octobre	I	Rallye San Remo (Championnat du Monde des Rallyes)	Nouvelle appellation : Trophée FIAMM - Rallye San Remo
28 Oct./ 2 Nov.	U.S.A.	Press on regardless (championnat du monde des Rallyes)	Devient hors - championnat / Becomes non - championship

RALLYES FIVA 1975 / FIVA RALLIES 1975

Dates	C l u b	Lieu/Place
<u>MAIN EVENT</u>		
22/25 Mai	ASC/Allgemeiner Schnauferl Club	D-Hambourg
<u>A-RALLYES</u>		
7/11 Mai	ACV/Amigos de los Coches Veteranos	E-Mallorca
6/ 9 Juin	ASI/Automoclub Storico Italiano	I-Brescia
20/21 Juin	VVCCL/Veteran & Vintage Car Club of Luxembourg	L-Luxembourg
11/13 Juill.	IVVCC/Irish Veteran and Vintage Car Club	IRL-Dublin
6/7 Sept.	OeMVC/Oesterreichischer Motor- Veteranen-Club	A-Graz
13/14 Sept.	OeMVC/Oesterreichischer Motor- Veteranen-Club	A-Salzburg
25/28 Sept.	PHILPA/The Antique Car Club of Greece	GR-Athenes
<u>B-RALLIES</u>		
15/16 Fév.	VCCB/Veteran Car Club de Belgique	B-Rallye Fagnes
17/18 Mai	IVVCC/Irish Veteran and Vintage Car Club	IRL-Dundalk
12/15 Juin	AVCA + OeMVC/Automobil Veteranen- Club Austria and Oberösterr. Motor-Veteranen-Club	A-Gmunden-Wien
28/29 Juin	AVCD/Auto Veteran Club Denmark	DK-Nysted
15/16 Août	VCCB/Veteran Car Club de Belgique	B/Ourthe & Meuse
22/24 Août	PAC/Pionier Automobielen Club	NL-Utrecht
29/31 Août	VCCB/Veteran Car Club de Belgique	B-Flandres
29/31 Août	OeMVV/Oesterreichischer Motor- Veteranen-Verband	A-Wels
13/14 Sept.	IVVCC/Irish Veteran and Vintage Car Club	IRL-Dublin
25/28 Sept.	VVCCL/Veteran et Vintage Car Club of Luxembourg	L-Tour du Sud du Luxembourg