



N° 93 - Mai 1975



S O M M A I R E

	<u>Page</u>
Annexe J 1976	1 - 57
Résultats provisoires :	
Championnat du Monde des Conducteurs de F1 1975	112
Coupe Internationale des Constructeurs F1 1975	113
Championnat du Monde des Marques 1975	114
Championnat du Monde des Rallyes pour Marques 1975	115
Championnat d'Europe des Conducteurs de F2 1975	116
Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs 1975	117
Liste additionnelle d'homologations 1975/5.	118
Règlement du Championnat du Monde de Karting 1975	
Calendrier International du Karting 1975 - Circ. N° 4	} feuilles
Informations C.I.K.	} vertes
Calendrier Sportif International 1975 :	
Circulaire N° 6	} feuilles roses

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

MOTOR SPORT BULLETIN

.....

N° 93 - May 1975

C O N T E N T S

	<u>Page</u>
Appendix J 1976	58 - 111
Provisional results :	
1975 World Championship for F 1 Drivers	112
1975 International Cup for Formula 1 Manufacturers.	113
1975 World Championship for Makes	114
1975 World Rally Championship for Makes	115
1975 European Championship for F 2 Drivers	116
1975 European Rally Championship for Drivers	117
Additional Recognition List 1975/5.	118
Regulations of the 1975 World Karting Championship -	
Circular N° 4	} green sheets
C.I.K. Information	}
1975 International Sporting Calendar :	
Circular N° 6	} pink sheets

° °

ANNEXE J AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL 1976

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".

TITRE 2 - DEFINITIONS

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 voitures 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 des 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 15 classes suivantes :

1.	Cylindrée inférieure ou égale à 500 cc	
2.	" 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	

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 NUS-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 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 cm³.

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 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 ou 4,25 x 1,15⁶

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 2 ans 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) Collecteurs :

Admission : Par collecteur d'admission il faut entendre la capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du (dés) carburateur(s) et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'une alimentation à carburateurs, et la capacité recueillant l'air à la sortie du dispositif contrôlant le débit d'air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'une alimentation à injection.

Echappement : Par collecteur d'échappement il faut entendre la capacité recueillant les gaz à la sortie de la culasse et allant jusqu'à l'orifice d'entrée du premier tuyau unique.

q) Mise en marche :

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

r) 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.

s) 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.

t) Lest :

Il est permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests 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.

u) 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.

v) 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.

TITRE 3 - PRESCRIPTIONS DE SECURITE

Art. 253 - 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 (telles 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 résistante au feu.

Application obligatoire pour les voitures des Groupes 6-7-8.

c) Ceintures de sécurité

- Port d'une sangle diagonale et une sangle abdominale; points de fixation à la coque : 3.

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.

Il est permis de pratiquer un trou dans un siège de série pour permettre le passage d'une ceinture de sécurité.

- 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 +/-5 secondes pour BCF et DTE
60 +/-5 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. Deux 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 des bonbonnes :

Les poids suivants devront figurer sur chaque bonbonne :

- Poids de la bonbonne vide
- Poids de l'agent extincteur
- Poids total en charge.

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 déféctuosité 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 à 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 fermées

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 de voitures (voir ci-dessous) l'arceau du pare-brise est facultatif et l'armature peut être réalisée selon le dessin n° 7. Le ou les arceaux principaux doivent être conçus de telle façon qu'ils ne gênent pas l'accès aux sièges AV et n'empiètent pas sur l'espace prévu pour le conducteur ou le passager AV. Par contre, il est permis que des éléments de l'arceau ou de l'armature empiètent sur l'espace des passagers AR, traversant la garniture ou les sièges AR. Le ou les arceaux principaux 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 soudure 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 position 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 suivantes (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'arceau et le casque du pilote assis normalement à son volant ne doit pas dépasser 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 2 mm d'épaisseur, soudée, rivetée ou boulonnée sur la coque, avec une prolongation épousant 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(x).

Spécifications des tubes utilisés	Voitures fermées		Voitures ouvertes	
	<1200kg	> 1200kg	<1200kg	> 1200kg
	Ø ext. X épaisseur			
Acier au carbone étiré à froid sans soudure E ~ 30 daN	Ø 38 x 2,6	Ø 48,3 x 2,6	Ø 44,5 x 2,6	Ø 57 x 2,9
Acier Allié type 25 CD4 SAE 4125 etc E~50 daN	Ø 33,7 x 2,3	Ø 42,4 x 2,6	Ø 38 x 2,6	Ø 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 voitures 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 sur toutes les voitures pour toutes les épreuves de l'armature de sécurité à cage selon le dessin n° 6 prévue pour les voitures dont le poids excède 1 200 kg.

Voitures du Groupe 6 :

Toutes les voitures doivent être équipées d'un arceau de sécurité symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

.../...

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 des Groupes 7 et 8 :

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 états 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 vulcanisé 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. Vieillessement 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 des constructeurs agréés :

Allemagne Fédérale :
UNIROYAL, 5100 AACHEN, Postfach 410.

.../...

Etats-Unis :

Aero Tec Laboratories, 20 Beldon Place, Norwood, New Jersey 07648
Don 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.

Spécifications 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 0,2kg/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 1 kg/cm² : 45 C.

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

Application des différentes spécifications

Voitures des Groupes 5-6-7-8 : 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 d'un modèle anti-déflagrant, et doit pouvoir être manoeuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture. En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas du montant du pare-brise côté pilote pour les voitures fermées, ou au bas du montant principal de l'arceau, à droite ou à gauche indifféremment pour les voitures ouvertes. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

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 ou 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 10cm 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 6-7-8

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

j) 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.

k) 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.

l) Fixations de sécurité pour pare-brise :

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

m) Pare-brise

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

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

n) 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 8.

o) 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 8.

p) 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.

APPLICATION : Groupe 7, Formules 1 et 2 seulement.

TITRE 4 - PRESCRIPTIONS GENERALES -

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) ou éventuellement en
Groupe 3 passe en Groupe 4) Groupe 5
Groupes 2 & 4 passent en Groupe 5

Art. 255 - Prescriptions communes à toutes les voitures des Groupes 1 à 6

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 et 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 FIA 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.

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

La hauteur à l'AV (B) est mesurée entre le fon 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 :

<u>Cylindrée-moteur</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>D</u>	<u>E</u>
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 " " 85 % de M
p " " 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 séparé : 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.

Deuxième 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 encastrer 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. 2) 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. 2) 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 cm³ 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.

Nota : "Si une modification autorisée par l'Annexe J affecte une"
"dimension portée à la fiche d'homologation, cette dimen-"
"sion 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 un tiers 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. 255 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 1000 cc de cylindrée-moteur :	70 l
- " " 1000 cc à 1300 cc " " " :	80 l
- " " 1300 cc à 1600 cc " " " :	90 l
- " " 1600 cc à 2000 cc " " " :	100 l
- " " 2000 cc à 2500 cc " " " :	110 l
- Voitures au-dessus de 2500 " " " :	120 l

Est considérée 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).

h) 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.

i) 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 et être utilisable en toute circonstance.

Par mêmes dimensions on entendra même circonférence nominale de roulement.

j) 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) Équipement 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 5. 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. Il avait déjà pris le départ, avec demande à l'ACN compétent d'une pénalité d'au moins 12 mois de suspension.

n) 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 quatre pays suivants : France, Grande-Bretagne, USA, 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 30ème 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.

o) Application des prescriptions générales :

Les prescriptions générales doivent être observées au cas où les spécifications du groupe des voitures des groupes 1 à 6 n'en font pas mention ou ne prévoient aucune prescription plus stricte.

p) 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.

VOITURES DE TOURISME DE SERIE (Groupe 1)

Art. 256 - 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. 258. 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. 257 - 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. 258 - 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.

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 "feux 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. 252 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. 253 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'origine 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 remplacées.

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 chacune de ces 2 boîtes différentes équipe 50% du nombre minimum de voitures exigé.

L'adjonction d'un dispositif de surmultiplication à la boîte existante est autorisée.

Couple final : 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. 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 255 d).

En tout 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 commande.
- 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. 253h).
- 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.

l) 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).

Tolérance 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 (No art. selon fiche d'homologation 1975)

- 1) Tolérances pour tous usinages mécaniques, sauf alésage et course :
+ 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. 259 - 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 261.

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. 260 - 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. 261 - 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 cm3	495 Kg
"	600 cm3	535 kg
	700 cm3	570 kg
	850 cm3	615 kg
	1 000 cm3	655 kg
	1 150 cm3	690 kg
	1 300 cm3	720 kg
	1 600 cm3	775 kg
	2 000 cm3	845 kg
	2 500 cm3	920 kg
	3 000 cm3	990 kg
	3 500 cm3	1 050 kg
	4 000 cm3	1 115 kg
	4 500 cm3	1 175 kg
	5 000 cm3	1 225 kg
	5 500 cm3	1 280 kg
	6 000 cm3	1 330 kg
	6 500 cm3	1 365 kg
	7 000 cm3	1 405 kg
	7 500 cm3	1 425 kg
	8 000 cm3	1 445 kg
au-dessus de	8 000 cm3	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

Libres. Il est toutefois interdit de monter un système de suralimentation s'il n'est pas homologué en série.

e) Moteur - réalésage

Aucun franchissement de classe de cylindrée n'est autorisé (Art. 252i). 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 : pressées, soudées, 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 : Echappement 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) Moteur : Joints 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) Moteur - 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, 1, 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 et les joints 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. 261 b). L'addition ou la suppression d'un stabilisateur anti-roulis est autorisé. Le matériau et les dimensions du ressort principal sont libres.

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. 255 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. 255 k).

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. 261 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. 255 g).

Toutefois, si le réservoir est changé, ou bien le changement devra être fait en conformité avec l'article 261 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) Equipement 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. 261 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. Toute 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) Equipement 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. 261 o)
- boîte de vitesses (voir Art. 261 m).

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

- protections inférieures
- extensions d'ailes (simple déflecteur d'au moins 120° 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), le minimum de fabrication serait naturellement de 400 voitures et non pas de 2 500 en 24 mois.

N.B. Les éléments mécaniques homologués ainsi que les transformations permises en Groupe 2 avant le 31.12.1975 (Réunion de Septembre) selon les prescriptions de l'Art. 260 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. 262 - 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. 263 - 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 autorisation donnée ci-après à l'Article 264) sur une période n'excédant pas 12 mois consécutifs et comporter au moins 2 places.

Art. 264 - Modifications et/ou adjonctions autorisées :

Elles sont exactement les mêmes que celles autorisées pour le Groupe 1 (voir ci-avant Art. 253).

VOITURES DE GRAND TOURISME (Groupe 4)

Art. 265 - 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. 266 - 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. 267 - Modifications autorisées

Exactement les mêmes que celles du Groupe 2 (voitures de Tourisme - voir Art. 261), à l'exception de l'échelle de poids suivante (Art. 255h).

.../...

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	1 225 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	1 380 kg
plus de	8 000 cc	1 465 kg

N.B. les éléments mécaniques homologués ainsi que les transformations permises en Groupe 2 avant le 31.12.75 (Réunion de Septembre) selon les prescriptions de l'Art. 260 de l'ancienne Annexe J sont utilisables jusqu'au 31.12.77 en rallyes.

VOITURES DE PRODUCTION SPECIALES (Groupe 5)

Art. 268 - 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. 269 - Modifications autorisées :

Toutes les transformations permises pour les Groupes 1 à 4 (Art. 258 et 261) 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. 255 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

.../...

-	Cylindrée-moteur	inférieure ou égale à	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 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 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 complètes (Voir Art. 252 m) suivantes 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"
- plus de 3 000 cc	16"

h) Freins

Libres (Art. 253 j).

i) Réservoirs

Les voitures devront être munies de réservoirs de sécurité conformes aux spécifications FIA/Spec/FT3 ou FIA/Spec/FTA, dans les conditions de l'Art. 272 h).

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 % 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.

VOITURES DE COURSE BI-PLACES (Groupe 6)

Art. 270 - Définition

Voitures de compétition à deux places construites spécialement pour les courses de vitesse sur circuit fermé.

Art. 271 - Spécifications générales

Ces voitures devront répondre aux prescriptions générales concernant les voitures des Groupes 1 à 6 (voir Art. 252 et 255), sauf en ce qui concerne les points mentionnés ci-après :

- a) l'emplacement pour les bagages est facultatif (Art. 255 f)
- b) La roue de secours est facultative (Art. 255 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. 272 - 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 de la roue complète 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) Elements 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 un tiers de leur circonférence et sur au moins toute la largeur du pneumatique. A l'arrière, les ailes devront 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. 255 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 indicateurs de direction 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 FIA 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 della 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.

l) Équipement de sécurité

Voir Art. 253 et 255.

Appuie-tête

Montage obligatoire d'un repose-tête capable de supporter une masse

.../...

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.

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

5 - 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.

6 - 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.

7 - Réservoirs d'huile et radiateurs d'eau

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 du ou des radiateurs devront être en place au départ mais pourront être enlevés lors d'un arrêt au stand de ravitaillement.

B) Prescriptions supplémentaires communes aux F1 et F2

1 - Carrosserie

Derrière les roues AV la carrosserie ne peut dépasser une largeur maximale de 140 cm pour la F1 et 130 cm pour la F2.

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

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.

Art. 274 - 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 turbines : utilisation autorisée sur la base de la formule d'équivalence données 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'aileton 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. 253 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. 273 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 connexion 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 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.

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 cm.

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. 275 - 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. 276 - 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).

Quel que 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 obligatoirement être 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 minimale 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 dimensions 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. 277 - VOITURES DE COURSE DE FORMULE LIBRE (Groupe 8)

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 des Art. : 253 b), c), d), e), f), g), h), i), j), n), o), 273 A4), 273 B3.

FORMULE SUDAM - FORMULES NATIONALES

Textes inchangés par rapport à l'édition 1975 de l'Annexe J.

°
° °

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. 255 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 worn 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 hand-brake-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 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 electrical 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 electrics, 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. 253 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 seats must be specified.

Transparent parts must, in case of damage, 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 (According to 1975 recognition form)

- 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. 259 - 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. 261.

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. 260 - 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. 261 - 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 cross 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. However, supercharging will be forbidden if not recognized.

e) Engine - reboring

No overlapping of cylinder-capacity class is allowed (Art. 252 i). A 0.6 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) Engine-Gaskets

Gaskets may be replaced by others or suppressed.

i) Engine - Lubrication 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 enveloping 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) Engine-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.

m) Transmission

For one same series of 2,500 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

3 sets of recognized ratios, which may be mixed.

Selection forks may be reinforced by addition of material.

Mountings are free. The location and type of the gear lever are free. The gearbox casing should remain that of origin, within the limits of the modifications permitted in paragraph b). The original principle of lubrication of the box should be retained, however a cooling device for the gearbox oil is authorized (circulation pump and radiator).

Differential

Mountings are free. The differential ratios are free, provided however it is recognized. No minimum production is necessary for this recognition. A limited-slip or self-blocking differential may be fitted but not with a constant and complete blocking effect, provided it can be located in the casing without entailing a modification beyond that allowed under paragraph b). All the transmission shafts and joints between the engine and the wheels are free.

.../...

The original principle of lubrication must be retained, however a cooling device for the oil is authorized (circulation pump and radiator). A complete freedom is left as regards pulleys and belts for belt transmissions.

For cars fitted with automatic gearbox, a complete freedom is left for the ratios on condition that their number is unchanged. The torque converter is free.

Clutch

The clutch will be free on condition that it may be mounted without any machining, that it has the same number of discs as the series-production clutch and that the original casing and flywheel are retained.

n) Suspension

It is permitted to modify the original parts of the suspension according to the specifications of Art. 261 b). The addition or suppression of an anti-sway stabilizer is permitted.

The material and dimensions of the main spring are free. The addition of auxiliary springs is permitted on condition that the main spring of origin be retained unchanged.

The shock absorbers anchoring points may be reinforced.

o) Steering

The steering ratio is free, provided that the original steering box is 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. 255 d) and in so far as the complete wheel (Art. 252 m) width in relation to the cylinder-capacity of the car does not exceed the following dimensions :

- 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. 255 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. 261 b). 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. 255 g). However, if the fuel tank is changed, either the modification will be made in conformity with Art. 261 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 apply to the drums. Linings are free. The backing 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. 261 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 authorised.

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. 261 o)
- gear boxes (Art. 261 m)

cc) Free equipment which need not be recognized

- underneath protections
- wing extensions (simple deflectors of at least 120° and 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 in 24 months.

N.B. Mechanical elements recognized in Group 2 before 31.12.75 as well as the authorized modifications according to the prescriptions of Art. 260 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. 262 - 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. 263 - 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. 264 specify otherwise) over a period not exceeding 12 consecutive months and be equipped with at least 2 seats.

Art. 264 - Modifications and/or additions authorized

Exactly the same as those authorized for Group 1 (Series-production Touring Cars) (see Art. 258).

GRAND TOURING CARS (Group 4)

Art. 265 - 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. 266 - 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. 267 - Modifications authorized

Exactly the same as those authorized for Group 2 (Special Touring Cars) (see Art. 261), with the exception of the following scale of weights (Art. 255 h). These weights are weights such as the car crosses the finishing 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	1 380 kg
	over 8 000 cc	1 465 kg

N.B.- The mechanical elements recognized in Group 2 before 31.12.75 as well as the authorized modifications according to the prescriptions of Art. 260 of former Appendix J may be used until 31.12.77 for rallyes.

SPECIAL PRODUCTION CARS (Group 5)

Art. 268 - 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. 269 - Modifications allowed :

All modifications authorized for Groups 1 to 4 (Art. 258 and 261) are permitted, as well as those specified in the present chapter.

.../...

a) Minimum weights

Cars of Group 5 will weigh at least the weights figuring on the scale hereunder (Art. 255 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 is free : doors, engine bonnet and luggage boot lid, on condition that their shape of origin be retained.

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 practised 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 passengers' 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"
over 3 000 cc	16"

h) Brakes

Free (Art. 253 j)

i) Fuel tanks

Car will be fitted with safety fuel tanks in conformity with the specification FIA/Spec/FT3 or FIA/Spec/FTA under the conditions of Art. 272 h).

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 limit 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 limit of the coachwork and they may in no case exceed by 40 cm the overall limits of the original bodywork.

TWO-SEATER RACING CARS (Group 6)

Art. 270 - Definition

Two seater competition cars built specially for speed races on closed circuit.

Art. 271 - General specifications

These cars should answer the General Prescriptions concerning cars of Groups 1 to 6 (see Art. 252 and 255) except as regards the following points :

- a) the space for the luggage is optional (Art. 255 f)
- b) the spare-wheel is optional (Art. 255i)
- c) in the case of an open car, the windscreen as well as all the transparent parts of the doors, if provided, are optional and their dimensions free.

Art. 272 - 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 firmly 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.

The maximum width of the complete wheel is limited to 16".

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. 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 1/3 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 headlights 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.

i) Fuel tank capacity :

The total capacity of the fuel tanks must not exceed the following limits :

- cars up to and equal to	700 cc	engine cylinder-capacity:	60 l.
	from 700 to 1 000 cc	" "	: 70 l.
	1 000 to 1 300 cc	" "	: 80 l.
	1 300 to 1 600 cc	" "	: 90 l.
	1 600 to 2 000 cc	" "	: 100 l.
	2 000 to 2 500 cc	" "	: 110 l.
	over 2 500 cc	" "	: 160 l.

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 bulkheads so that in case of spillage, leakage or a failure of the tank, the fuel will not pass into the driver or engine compartment or around any part of the exhaust system.

l) Safety equipment :

See Art. 253 and 255.

Headrest : Compulsory fitting of a headrest 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 headrest itself.

Crushable structure : The entire fuel tank area of the car in direct contact with the open airstream must incorporate a crushable structure conforming to the specifications of Art. 273 B).

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.

SINGLE SEATER RACING CARS (Groups 7 and 8)

Art. 273 - Common prescriptions for 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 the door or remove a panel. Sitting at his 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.

No bodywork element will protrude rearwards by more than one meter (measurement made from the center of the rear wheel axle).

5) 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.

6) 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.

7) Oil tanks and water radiators :

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.

B) Supplementary prescriptions common to F1 and F2

1) Coachwork :

Behind the front wheels, the coachwork shall not exceed a maximum width of 140 cm. for F1 and 130 cm for F2.

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 specifications 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, wind-screens, 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 aluminum 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.

Art. 274 - International Formula n° 1

Validity : from 1st January 1966 to 31st December 1977

Engines with reciprocating pistons :

a) engine cylinder-capacity without supercharging : inferior or equal to 3 000 cc.

b) engine cylinder-capacity with supercharging : inferior or equal to 1 500 cc.

Number of cylinders : maximum 12.

Turbine engine : utilization authorized on the basis of the Equivalence Formula given under Article 252 j).

Minimum weight, without ballast : 575 kg.

Bodywork 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 electric 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 wing 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 non self-sealing rubber bladders conforming to the Specifications FIA/Spec/FT3-FIA/Spec FTA (Art. 253 f).

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. 273 B) and that it be at least 10 mm thick. The rubber bladder to be to FT3 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 82 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 as that 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. 275 - 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. Super-charging 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. 276 - 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 24mm diameter. Through this throttling flange all the air feeding the engine must pass.

The throttling flange must compulsorily be made of metal or metallic material.

It is prescribed that the entire inlet system including manifolds, injectors, air-box and restrictor must fit into a box of 1 m 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 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 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 the nominal output of 25 to 28 litres/minute, and capable of obtaining a vacuum of 55 to 65 cm Hg for zero air flow.
- 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. 277 -

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. 253 b), c), d), e), f), g), h), i), j), n), o), Art. 273 A4 and B3.

FORMULA SUDAM - NATIONAL FORMULAE

Texts unchanged in regard to the 1975 Appendix J.

RESULTATS PROVISOIRES / PROVISIONAL RESULTS

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F1 1975

1975 WORLD CHAMPIONSHIP FOR F1 DRIVERS

	G.P. Argentine	G.P. Brésil	G.P. South Africa	G.P. Espagne	G.P. Monaco	T o t a l
1. Emerson FITTIPALDI	9	6	-	-	6	21
2. Carlos PACE	-	9	3	-	4	16
3. Niki LAUDA	1	2	2	-	9	14
4. Carlos REUTEMANN	4	-	6	2	-	12
5. Jochen MASS	-	4	1	4,5	1	10,5
6. Jody SCHECKTER	-	-	9	-	-	9
7. Patrick DEPAILLER	2	-	4	-	2	8
8. James HUNT	6	1	-	-	-	7
9. Clay REGAZZONI	3	3	-	-	-	6
10. Jacky ICKX	-	-	-	3	-	3
11. Ronnie PETERSON	-	-	-	-	3	3
12. J-Pierre JARIER	-	-	-	1,5	-	1,5
13. Vittorio BRAMBILLA	-	-	-	1	-	1
14. Lella LOMBARDI	-	-	-	0,5	-	0,5

RESULTATS PROVISOIRES / PROVISIONAL RESULTS

COUPE INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS F1 1975

1975 INTERNATIONAL CUP FOR F1 FORMULA MANUFACTURERS

	Argentine	Brésil	Afrique du Sud	Espagne	Monaco	TOTAL
1. Mc LAREN	9	6	1	4,5	6	26,5
2. BRABHAM	4	9	6	2	4	25
3. FERRARI	3	3	2	-	9	17
4. TYRRELL	2	-	9	-	2	13
5. HESKETH	6	1	-	-	-	7
6. JPS - LOTUS	-	-	-	3	3	6
7. UOP-SHADOW	-	-	-	1,5	-	1,5
8. MARCH	-	-	-	1	-	1

.../...

RESULTATS PROVISOIRES / PROVISIONAL RESULTS

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES 1975

1975 WORLD CHAMPIONSHIP FOR RALLIES FOR MAKES

	Monte Carlo	Swedish Rally	Safari Rally	Total
1. LANCIA	20	20	15	55
2. FIAT	15	8	-	23
3. PEUGEOT	-	-	20	20
4. SAAB	-	15	-	15
5. MITSUBISHI	-	-	10	10
6. RENAULT	8	-	-	8
7. ALPINE	6	-	-	6
DATSUN	-	-	6	6
9. PORSCHE	4	-	-	4
SKODA	-	4	-	4
11. ALFA ROMEO	3	-	-	3
OPEL	-	3	-	3
13. VOLVO	-	2	-	2
14. B M W	1	-	-	1
FORD	-	1	-	1

RESULTATS PROVISOIRES / PROVISIONAL RESULTS

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE F 2 1975

1975 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR F 2 DRIVERS

	Estoril	Thruxton	Hockenheim	Nürburgring	Jarama	Total
1. Jacques LAFITTE	9	9	-	9		27
2. Patrick TAMBAY	-	6	-	6		12
3. Gérard LARROUSSE	-	-	9	-		9
4. Giorgio FRANCIA	3	-	2	1		6
Hans STUCK	-	-	6	-		6
Jo von LANTHEN	6	-	-	-	E	6
7. J-Pierre JABOUILLE	-	2	-	3	L	5
Giancarlo MARTINI	1	4	-	-	U	5
9. Brian HENTON	-	-	4	-	N	4
Harold HERTL	-	-	-	4	N	4
Lamberto LEONI	4	-	-	-	A	4
12. Louis KESSEL	-	-	3	-		3
Hector REBAQUE	-	3	-	-		3
Diullio TRUFFO	2	1	-	-		3
15. Sandro CINOTI	-	-	-	2		2
16. Claude BOURGOIGNIE	-	-	1	-		1

RESULTATS PROVISOIRES / PROVISIONAL RESULTS

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 1975

EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS 1975

	Polar Bergslags- rally T	Arctic Rally	STP Balway Rally	Costa Brava	Snow Rally	Lyon/Charb.	Giraglia	Firestone	Circuit of Ireland	Criterium de Touraine	Ile d'Elba	Maritim Rally Nordland	Welsh Rally	Criterium L. Bianci	T o t a l
1. M. VERINI				60	80			60							200
2. S. LAMPINEN		80			40										120
3. A. BALLESTRIERI						48					60				108
4. B. COLEMAN								45	40						85
5. S. BLOMQUIST	20	60													80
6. J. VILKAS		48			20										68
7. K. HÄMÄLÄINEN		40			24										64
8. BACHELLI						60									60
R. CLARK													60		60
10. C. SCLATER								36					18		54
11. A. JAROSZEWICZ				24		8		18							50
12. PITTONI											45				45
13. J.C. PRADERA				45											45
14. N. ROCKEY													45		45

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

.....

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS 1975/5
ADDITIONAL RECOGNITION LIST

VALIDABLES à PARTIR du : 1/5/75
VALID as FROM

(D) ALLEMAGNE

OPEL

5398 Ascona 1900 21/9E - Errata
5399 Ascona 1600 15/10E - Errata
5516 Commodore B/GSE 9/4E - Errata
10/6V - Moteur

VOLKSWAGEN

5584 Golf 4/3V - Embrayage - Renforts châssis
(Gr. 2 seult)

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

(E) ESPAGNE

CITROEN HISPANIA

5595 GS 1220 (1222 cm3) GROUPE 1

(F) FRANCE

ALPINE RENAULT

3068 A110 1605 11/6E - Echappement
3035 A110 1565 18/9E - Direction (correction à la publi-
cation du Bulletin d'Avril)

RENAULT

1665 R17 TS 10/10V - Culasse 16 Soupapes - Direction

(GB) GRANDE-BRETAGNE

FORD

5586 Escort 1600 (1599 cc) GROUPE 1

Extensions :

5586 Escort 1600 1/1V - Carrosserie 4 portes - Pont auto-
bloquant
2/2V - Modèle Ghia
3/3V - Modèle GL

.../...

5586	Escort 1600 (suite/contd)	4/4V	- Culasse - Vilebrequin - Bielle - Carter sec - Volant moteur - Embrayage - Volant moteur - Embrayage - Boite de vitesses - Carter embrayage - Transmission - Axe AR H.D. - Châssis renforcé - Extension d'ailes - Protection inférieure - Protection axe AR - Renfort axes AV - Suspension - Châssis renforcé - Direction - Freins AV - Freins AR - Freins AR - Culasse 16 soupapes (Gr. 2 seult)
5211	Escort GT	39/4E	- Carrosserie - Intérieur - Freins
		40/36V	- Modèles GL et Ghia
5214	Escort de Luxe	25/2E	- Carrosserie - Intérieur - Suspension - Freins - Rapports BV - Rapports pont AR
		26/24V	- Carrosserie
		27/25V	- Vilebrequin - Bielle - Volant moteur - Embrayage - Axe AR H.D. - Freins - Moyeux AV - Extensions d'ailes
5256	Escort	27/2E	- Carrosserie - Intérieur - Carburateurs - Echappement
1605	Escort RS 1600	18/4E	- Carrosserie - Roues - Rapports BV - Rapport Axe AR
		19/15V	- Freins - Tableau de bord - Renforts châssis - Extensions d'ailes - Refroidissement axe AR - Extensions d'ailes

(I) ITALIE

ALFA ROMEO

5581	Alfetta GT	2/2V	- Carrosserie
		3/3V	- Roue - Pont Autobloquant - Moteur

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

SKODA

1668	130 RS (1289 cc)		GROUPE 2
	avec/with :	1/1V	- Protection inférieure
		2/2V	- Carter sec
		3/3V	- Boite 5 vitesses

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

SKODA

1636	120 S (1172)	9/8V	- Freins
------	--------------	------	----------

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE KARTING 1975

DEFINITION DU CHAMPIONNAT

1. LIEU, DATE, ORGANISATION

Le Championnat du Monde de Karting 1975 se déroulera en une seule épreuve, les 1-2-3-4 et 5 Octobre 1975, sur le Circuit Paul Ricard, Le Castellet, France (env. 20 km de Toulon) d'un développement de 1200 m. env.

L'adresse des organisateurs est la suivante :

GRUPEMENT NATIONAL DE KARTING, 42, Rue Guy Moquet, F-75017 PARIS.
Tel. - 228 36 13.

2. DISPOSITIONS GENERALES ET DESIGNATION DES PILOTES

Le Championnat du Monde est ouvert aux karts de la classe A. Les Autorités Sportives Nationales (A.S.N.) désireuses d'engager un ou plusieurs pilotes doivent en aviser le Groupement National de Karting avant le 1er Juillet 1975 au plus tard.

Le nombre d'engagés par nation est limité à six. Deux pilotes sélectionnés par leur Autorité Sportive participeront aux épreuves finales (dimanche). Les autres participants éventuels devront se qualifier (maximum 68 pilotes).

Les noms des pilotes engagés doivent être annoncés avant le 1er Septembre 1975. Ceux-ci devront obligatoirement posséder une licence internationale en cours de validité.

Le règlement particulier de l'épreuve devra être publié avant le 1er Juin 1975 en français et en anglais. L'attestation d'assurance (voir Art. 50.- du Règlement International) devra parvenir au Secrétariat de la C.I.K. avant le 1er Août 1975.

Un dossier complet (règlements général et particulier, carte et itinéraire, liste des hôtels, moyens de transport, etc.) imprimé en deux langues (français et anglais) sera adressé à tous les engagés et à leur A.S.N.

3. ORGANISATION DU CHAMPIONNAT

L'organisation du Championnat est placée sous la responsabilité directe de l'A.S.N. du pays organisateur. Celle-ci sera chargée de désigner le directeur de course qui sera choisi parmi ceux admis par la C.I.K.

Cinq Commissaires Sportifs Internationaux ont été désignés pour l'épreuve par la C.I.K. Des décisions ne pourront être effectivement prises que par un collège de trois Commissaires Sportifs au moins.

4. DISPOSITIONS TECHNIQUES

Le Championnat du Monde est ouvert exclusivement aux karts propulsés par des moteurs homologués par la C.I.K. en classe A (100 cm³ maximum).

.../...

Les karts devront être en stricte conformité avec la réglementation en vigueur (Art. 38-44 du Règlement International). L'équipement des pilotes devra être conforme à l'Art. 12.- du Règlement International, en particulier en ce qui concerne les couleurs nationales que chaque A.S.N. indiquera lors de son inscription.

Chaque pilote pourra disposer de deux châssis et de trois moteurs pour chacune des deux journées de course. Ils seront vérifiés et plombés de façon à être identifiables (Art. 43-44 du Règlement International).

5. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

5.1. VERIFICATION TECHNIQUE

- Jeudi 2 Octobre de 14.00 h. à 18.00 h.

Chaque pilote est tenu de soumettre son matériel (châssis, moteurs, équipement) à un contrôle technique. Le départ sera refusé à tout pilote qui ne serait pas en ordre.

Le contrôle technique est clôturé par le début des essais chronométrés.

- Samedi 4 Octobre de 14.00 h. à 18.00 h.

Pour les pilotes présélectionnés et les pilotes qualifiés à l'issue de la première journée, les châssis et les moteurs seront vérifiés et plombés de façon à être identifiables.

5.2. ESSAIS LIBRES D'AU MOINS 30 ET AU PLUS 60 MINUTES

- Mardi 30 Septembre et Mercredi 1er Octobre toute la journée

- Jeudi 2 Octobre et Samedi 4 Octobre (matin)

5.3. ESSAIS DE CARBURATION

- Jeudi 2 Octobre et Samedi 4 Octobre (après-midi)

- Vendredi 3 Octobre et Dimanche 5 Octobre (matin)

5.4. ESSAIS CHRONOMETRES

- Jeudi 2 Octobre et Samedi 4 Octobre (après-midi)

Les pilotes seront répartis en quatre séries (1-2-3-4) par voie de tirage au sort effectué en présence d'au moins un Commissaire International de telle façon que dans chaque série ne puisse figurer qu'un seul pilote pour une même nationalité, pour autant que cela soit possible.

Si un pays compte ou classe moins de 4 pilotes, les

../..

organisateurs répartiront les pilotes de manière à équilibrer le nombre de partants dans chaque série.

Les essais chronométrés seront organisés par séries, éventuellement subdivisées si les conditions particulières du circuit l'exigent.

Chaque pilote devra effectuer deux tours chronométrés précédés d'au moins un demi-tour de lancement. Sera pris en considération le temps du meilleur tour, l'autre servira à départager les éventuels ex aequo à l'issue de cette séance d'essais.

Si ce procédé n'était pas suffisant, le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, procédera à un tirage au sort.

Le chronométrage se fera au moyen d'un appareil automatique avec une précision d'au moins 1/100^e de seconde, les cellules étant placées à une hauteur de 25 cm maximum.

5.5. MANCHES ELIMINATOIRES

- Vendredi 3 Octobre et Dimanche 5 Octobre

Positions de départ

Selon le classement à l'issue des essais chronométrés.

5.5.1. Composition des groupes

A l'issue des essais chronométrés, il sera constitué 4 nouveaux groupes (A-B-C-D). Les pilotes seront répartis dans ces groupes de la manière suivante:

Le pilote ayant obtenu le meilleur temps aux essais chronométrés partira dans le groupe A, le 2^{ème} dans le groupe B, le 3^{ème} dans le groupe C, le 4^{ème} dans le groupe D, puis le 5^{ème} dans le groupe A, le 6^{ème} dans le groupe B, etc.

5.5.2. Déroulement des manches éliminatoires

Chacun des quatre groupes ci-dessus mentionnés courra contre les autres groupes, c'est-à-dire:

A	contre	B
C	contre	D
C	contre	B
D	contre	B
D	contre	A
C	contre	A

soit au total 6 manches.

Chaque manche aura une longueur d'environ 15 km et les points seront attribués comme suit :

au 1 ^{er}	0 points
au 2 ^{ème}	2 points
au 3 ^{ème}	3 points

.../...

et ainsi de suite par progression croissante d'un point.

Tout pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, et même s'il n'a pas terminé la manche, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

Si un pilote ne pouvait disputer une des manches (avarie du moteur, etc.), il lui serait crédité le même nombre de points plus un qu'au dernier classé de la manche en question.

En cas d'ex aequo entre deux ou plusieurs pilotes, ils seraient départagés en fonction de leur classement aux essais chronométrés.

A l'issue des éliminatoires, les 25 premiers du classement seront qualifiés pour les finales.

5.6. MANCHES DE REPECHAGES

- Vendredi 3 Octobre et Dimanche 5 Octobre

Positions de départ

Selon le nombre total de points obtenus dans les manches éliminatoires.

Tous les pilotes non qualifiés pourront participer à la (les) manche(s) de repêchage(s) de 15 km. Les cinq premiers seront qualifiés pour les finales.

5.7. FINALES ELIMINATOIRES (Manches finales)

- Vendredi 3 Octobre

Positions de départ

- Première finale

Selon le nombre total de points obtenus dans les manches éliminatoires pour les qualifiés. Les pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la (les) manche(s) de repêchage(s). En cas d'ex aequo, les temps des essais chronométrés seront déterminants.

- Deuxième finale

Pour la deuxième finale, les positions de départ seront déterminées par les résultats de la première.

- Troisième finale

Selon le total des points obtenus dans la première et la deuxième finale. En cas d'ex aequo après l'addition des deux meilleures finales, il sera tenu compte du résultat du classement à l'issue des éliminatoires.

.../...

Trente pilotes disputeront trois finales de 20 à 21 km chacune, séparées par un intervalle d'au moins 20 minutes.

Pour le classement de ces manches-finales, les pilotes seront crédités de "x" points, selon le barème des éliminatoires. Le classement sera établi sur la base des deux meilleurs finales. En cas d'ex aequo après l'addition des deux meilleurs finales, il sera tenu compte du résultat du classement à l'issue des éliminatoires.

Seront qualifiés et participeront à la deuxième journée (Epreuves finales) un nombre de pilotes qui, ajouté au nombre de pilotes présélectionnés par leur autorité, atteindra le chiffre imposé, soit 68 participants.

Le classement définitif des pilotes ayant participé aux épreuves de sélection du Vendredi 3 Octobre sera établi comme suit:

- premier : Le pilote qui aura totalisé le plus petit nombre de points
- suivront : Tous les pilotes, selon d'ordre croissant des points totalisés.

5.8. FINALES (Epreuves finales)

- Dimanche 5 Octobre

Positions de départ

Voir finales éliminatoires (point 5.7. du présent règlement)

A l'issue des éliminatoires et des manches de repêchages, trente pilotes disputeront trois finales de 20 à 21 km chacune, séparées par un intervalle d'au moins 20 minutes.

Pour le classement de ces épreuves-finales, les pilotes seront crédités de "X" points, selon le barème des éliminatoires. Le classement sera établi sur la base des deux meilleurs finales. En cas d'ex aequo après l'addition des deux meilleurs finales, il sera tenu compte du résultat du classement à l'issue des éliminatoires.

6. CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT DU MONDE

Le pilote qui aura totalisé le plus petit nombre de points sera déclaré Champion du Monde de Karting 1975. Suivront tous les autres pilotes selon l'ordre croissant des points totalisés, d'abord les participants à l'épreuve finale, ensuite les pilotes ayant participé à l'épreuve de sélection mais ne s'étant pas qualifiés pour l'épreuve finale.

7. AUTRES DISPOSITIONS

7.1. Publicité

La publicité, s'il y en a, devra être faite conformément à l'article 127 du Code Sportif International.

.../...

7.2. Passage en douane

Chaque pilote se renseignera auprès de son Automobile Club pour connaître les formalités.

8. RECLAMATIONS

Les réclamations ne peuvent être présentées que par un pilote participant à l'épreuve. Elles devront être remises sous forme écrite dans les 10 minutes qui suivent l'affichage du classement officiel, au Directeur de Course ou à son adjoint, accompagnées d'une caution d'une valeur de frs. s. 100.-.

A défaut du Directeur de Course ou Directeur adjoint, elles doivent être présentées aux commissaires sportifs de l'épreuve, ou à l'un d'entre eux.

La caution sera remboursée au cas où la réclamation serait jugée fondée.

Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux articles 168-176 du Code Sportif International, sera définitif, sauf pour les cas d'appel national et international prévus au Code Sportif International (articles 178-182).

9. FONDS DE PRIX

Chaque A.S.N. ayant inscrit un ou plusieurs pilotes au Championnat du Monde versera une somme de frs. s. 100.- à la F.I.A. pour alimenter le fonds de prix récompensant ce Championnat.

Outre les prix de la F.I.A., des récompenses seront distribuées par les organisateurs à l'issue de l'épreuve.

10. RESERVES

Les organisateurs se réservent le droit de supprimer la manifestation au cas où, lors de la clôture des engagements, le nombre des inscriptions se révélerait inférieur à 24.

L'annulation de l'épreuve peut également être décidée dans un cas de force majeure. L'interruption ou l'arrêt définitif de l'épreuve peut être décidé également dans un cas de force majeure, par le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs Internationaux sans obligations d'indemnisation.

Les organisateurs se réservent également le droit de modifier le programme et d'émettre, avant le début de l'épreuve et en accord avec les Commissaires Sportifs Internationaux, des prescriptions complémentaires, à condition qu'elles soient émises en français et en anglais.

Les organisateurs veilleront à ce que chaque participant soit informé à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

Seul le texte français fait foi.

REGULATIONS OF THE 1975 WORLD KARTING CHAMPIONSHIP

DEFINITION OF THE CHAMPIONSHIP

1. PLACE, DATE, ORGANIZATION

The 1975 World Karting Championship will take place in a single event, on October 1st/5th 1975, on the track of Paul Ricard, Le Castellet France (approx. 20 km from Toulon), the length of which is approx. 1200 m.

The address of the organizers is the following :

GROUPEMENT NATIONAL DE KARTING, 42, rue Guy Moquet, F-75017 PARIS,
Tel. - 228 36 13.

2. GENERAL PROVISIONS AND NOMINATION OF DRIVERS

The World Championship is open to karts of Class A. National Sporting Authorities (NSA's) wishing to enter one or several drivers in the championship should notify the Groupement National de Karting no later than July 1st.

The number of entrants is limited to six per country. Two drivers selected by their NSA will enter the final events (on Sunday). The other possible entrants will have to qualify for the finals (maximum 68 drivers).

The name of the drivers entered should be announced before September 1st, 1975. Those drivers should compulsorily hold a valid international licence.

The Supplementary Regulations of the event should be issued in French and English, before June 1st, 1975. The attestation of insurance (see Art. 50, of the International Regulations) should reach the C.I.K. Secretariat by August 1st, 1975 at the latest.

A complete dossier (general and supplementary regulations, map and routes, list of hotels, means of transportation, etc.) printed in two languages (French and English) should be sent to all entrants and their NSA.

3. ORGANIZATION OF THE CHAMPIONSHIP

The organization of the championship is under the direct responsibility of the NSA of the organizing country. This NSA will have the onus of appointing the Clerk of the Course who will be chosen among those retained by the C.I.K.

The C.I.K. has nominated five International Sporting Stewards for the event. Decisions shall be actually taken only by a college of at least three Sporting Stewards.

4. TECHNICAL PROVISIONS

The World Championship is open solely to karts with engines recognized by the C.I.K. in class A (maximum : 100 cc).

.../...

Karts should be in strict compliance with the current regulations (Art. 38-44 of the International Regulations). The drivers' equipment should be in compliance with Art. 12 of the International Regulations, particularly as regards national colours that each NSA will specify when entering the drivers.

Each driver may dispose of two chassis and three engines for each of the two race days. They will be checked and sealed in such a way as to be identifiable (Art. 43-44 of the International Regulations).

5. RUNNING OF THE EVENT

5.1. SCRUTINEERING

- Thursday : October 2nd from 2:00 p.m. to 6:00 p.m.

All drivers should submit their material (chassis, engines, and equipment) to a scrutineering. No order to start will be given to a driver who is not in order.

The scrutineering finishes with the start of the timed practice.

- Saturday : October 4th from 2:00 p.m. to 6:00 p.m.

For the pre-selected drivers, and those qualified after the first day. Chassis and engines will be checked and sealed so as to be identifiable.

5.2. FREE TRIALS OF AT LEAST 30 AND AT MOST 60 MINUTES

- Tuesday 30th September and Wednesday 1st October (the whole day)

- Thursday 2nd October and Saturday 4th October (morning)

5.3. CARBURATION TESTS

- Thursday 2nd October and Saturday 4th October (afternoon)

- Friday 3rd October and Sunday 5th October (morning)

During the carburation tests all drivers will have the possibility to carry out a previous decibel control in preparation for the actual controls.

4.4. TIMED PRACTICE

- Thursday 2nd October and Saturday 4th October (afternoon)

The drivers will be divided into four series (1-2-3-4) by means of drawing lots executed in the presence of at least one international Steward, so that there could be only one driver of a same nationality in each series in so far as this is possible.

.../...

Were a country to have entered or qualified less than 4 drivers, the organizers would divide them so as to balance the number of entrants in each series.

Timed trials will be run in series which may eventually be subdivided, if required by the particular conditions of the circuit.

Each driver should complete two timed laps preceded by at least one half of a warming-up lap. The time of the best lap will be taken into account, the other one will help to decide between the possible ties at the end of this trial session.

Were this method not sufficient, the clerk of the course, with the sporting stewards' agreement, would draw lots.

Times will be recorded by means of an automatic timing apparatus, precise to the 100th of a second at least, the timing beam being placed at a 25 cm maximum height.

5.5. ELIMINATION HEATS

- Friday 3rd October and Sunday 5th October

Starting positions

According to the results of the timed practice.

5.5.1. Composition of the groups

At the end of the timed practice, 4 new groups will be constituted (A-B-C-D). The drivers will be divided as follows:

The driver who has won the best qualification in the timed practice will start in Group A, the 2nd in Group B, the 3rd in Group C, the 4th in Group D, then the 5th in Group A, the 6th in Group B, etc.

5.5.2. Running of the elimination heats

Each of the 4 above-mentioned groups will compete with the other groups, i.e.:

A	versus	B
C	versus	D
C	versus	B
D	versus	B
D	versus	A
C	versus	A

which means a total of 6 heats

Each heat will be approximately 15 km-long and points will be granted as follows :

1st	:	0 point
2nd	:	2 points
3rd	:	3 points

and so on, with a regular increase of one point. .../...

Any driver who has not covered the total number of laps of a heat and even if he does not complete the heat, will be classified according to his actual number of laps.

If a driver is not able to compete in a heat (mechanical troubles, etc.), he will be granted the same number of points plus one as the driver classified last in the heat in question.

In case of a tie between two or several drivers, consideration will be given to their classification in the timed trials.

At the end of the elimination heats, the first 25 drivers classified will qualify for the finals.

5.6. SECOND-CHANCE HEATS

- Friday 3rd October and Sunday 5th October

Starting positions

According to the total number of points obtained in the elimination heats.

All drivers who have not qualified may run the second-chance heat(s) on distance of 15 km. The first five drivers will be qualified for the finals.

5.7. ELIMINATION FINALS (final heats)

- Friday 3rd October

Starting positions

- First final

According to the total number of points obtained in the elimination heats for the qualified drivers. The drivers of the second-chance heat(s) will start in the last positions according to their classification in the second-chance heat(s). In case of a tie, results of the timed trials will be determining.

- Second final

For the second final, starting positions will depend on the results of the first one.

- Third final

According to the total number of points obtained in the first and the second finals. In case of a tie after the adding-up of the best two finals the result of the classification at the end of the elimination heats will be determining.

.../...

Thirty drivers will run 3 finals on a distance of 20 to 21 km each, separated by an interval of at least 20 minutes.

For the classification of those final heats, drivers will be granted "x" points according to the point scale of the elimination heats. The classification will be established on the basis of the best two finals. In case of a tie, after the adding up of the results of the best two finals, the result of the classification at the end of the elimination heats will be determining.

Will be qualified for the second day (final events) a number of drivers, which, with the addition of the drivers pre-selected by their authority will reach the figure required, i.e. 68 entrants.

The final classification of the drivers having participated in the selection events of Friday October 3rd, will be established as follows:

First : the driver who has the smallest total of points

Followed by : all the other drivers, according to the increasing order of the points they have totalized.

5.8. FINALS

- Sunday 5th October

Starting orders

(See elimination heats (point 5.7. of these regulations)

At the end of the elimination heats and the second-chance heats, thirty drivers will run 3 finals on a distance of 20 to 21 km each, separated by an interval of at least 20 minutes.

For the classification of these final-heats, drivers will be granted "x" points, according to the point scale of the elimination heats. The classification will be established on the basis of the best two finals. In case of a tie after the adding up of the results of the best two finals, the result of the classification at the end of the elimination heats will be determining.

6. FINAL CLASSIFICATION OF THE WORLD CHAMPIONSHIP

The driver who has the lowest total of points will be declared 1975 World Karting Champion. All the other drivers will follow, according to the increasing order of the total of points; first those who have run the final event, then those who have run the selection event without qualifying for the final event.

7. OTHER PROVISIONS

7.1. Advertising, if any, should be made in conformity with Art. 127 of the International Sporting Code.

../..

7.2. Customs procedures

All drivers will contact their National Sporting Authority to know the procedure.

8. PROTESTS

Protests can only be lodged by a driver actually entering the event. They must be submitted in written form, within 10 minutes following the posting of the officious classification to the clerk of the course of his assistant, with a deposit worth 100 Sw. Frs. In the absence of the lcerk of the course or his assistant, they must be submitted to the sporting stewards of the event, or to one of them.

The deposit will be reimbursed if the protest is judged founded.

The decision of the sporting stewards, in compliance with Articles 168-176 of the International Sporting Code, will be final except in cases of national and international appeals provided for in Articles 178-182 of the International Sporting Code.

9. PRIZE FUND

Each National Sporting Authority having entered one or several drivers in the World Championship will pay the FIA the sum of Sw.Frs. Sw. Frs. 100 to feed the prize fund of this Championship.

In addition to the FIA prizes, rewards will be offered by the organizers of each event, at the end of the event.

10. RESERVES

The organizers reserve their right of cancelling the event if the number of entries is inferior to 24 at the closing date for entries. The cancelling of the event may also be decided in ac case of absolute necessity. The break, or the definitive stopping of an event, may also be decided in a case of absolute sporting stewards without any obligation of compensation.

The organizers also reserve their right of modifying the program and of issuing, before the event begins, and with the International stewards' agreement, complementary provisions on condition that they they are written in French and English.

The organizers will make sure that entrants are informed in time of any eventual modifications or additions which have been made to the regulations.

The French text should be considered as the authentic version.

Mai/May 1975

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1975

CIRCULAIRE N° 4

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Classe</u>	<u>Epreuve/event</u>	<u>Organisateurs</u> <u>Organizers</u>
Mai				
24-25	I	A	Jesolo	C.S.A.I. Via Solferino 32 ROMA
Juin				
22	F	A	Prix International de Manchester	ASK Charleville-Mézières M. R. Taillandier 17 rue de Champagne 08000 Charleville-Mézières
Sept.				
28	A	A	Kart Rennen Salzburg	Epreuve annulée/ Event cancelled

INFORMATIONS C.I.K.

REGLEMENT DE LA COUPE DES JUNIORS

Ce règlement est le même que celui du Championnat du Monde publié dans ce même bulletin.

HOMOLOGATIONS

Il est précisé que le Moteur BM FCL 2C n'est pas homologué.

C.I.K. INFORMATION

JUNIOR CUP REGULATIONS

The regulations governing the Junior Cup are the same as those of the World Championship published in this Bulletin.

RECOGNITIONS

It is precised that the BM engine FCL 2C is not recognized.

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1975

CIRCULAIRE N° 6

CATEGORIES	{	I+	Epreuves Internationales Libres	/	Full International Events		
		I	Epreuves Internationales	/	International Events		
Formule 1	F1	Grand Tourisme Spécial	GT4	Formule Indy	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 CIRCUIT

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Cat.</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
12/13 Avril	I+	A	Austria Trophée - Salzburgring (Championnat d'Europe pr Voit. de Tour.)	Reportée / Postponed
8 Mai	I	F	3 Heures Porsche - Le Mans	Annulé / Cancelled
9/11 Mai	I	D	Saarlouis (T1, T2, GT3, GT4, 2S7, F3, F/V, F/SV, F/F)	Nelle inscr. Org.: Automobilclub Saar e.V. im ADAC. D 6600 SAARBRÜCKEN 3. Heinestr. 10. tél. 0681-63331
10 Mai	I+	USA	Riverside IMSA (T2, GT3, GT4, SP5)	Nelle inscr./New entry
10/11 Mai	I+	F	Karland (Championnat d'Europe pr Voitures de Grand Tourisme)	Annulé / Cancelled
11 Mai	I+	I	Imola (Champ. d'Europe des Voitures jusqu'à 2 Litres)	Annulé / Cancelled

.../...

17/18 Mai	I	D	Rhein Ruhr-Pokal-Zolder	Annulé / Cancelled
1 Juin	I+	USA	Mid-Ohio Continental 5000 (F/5000)	F/5000 remplacé par : T2,GT4,F/SV Nelle appellation : Mid-Ohio Twin 200 Nouv. Org.: IMSA, P.O.Box 805. FAIRFIELD, Conn. 06430
6/8 Juin	I+	S	GP Suède (Championnat du Monde des Conducteurs de F1)	Adjunction : T1 Statut de cette course : appell.: Woodhead Super Star
15 Juin	I	I	500 Miles Monza (T1)	Nelle date : 8 Juin
22 Juin	I	AUS	Oran Park (F/5000)	Nelle inscrip.
5/6 Juil.	I	P	Vila Real	Annulé / Cancelled
5/6 Juil.	I	B	Nivelles (T1,T2,F/F,F/SV)	Nelle inscr. Org. Motor Union St. Josse. 23 Zavelberg. 1640 RHODE ST GENESE
6 Juil.	I	AUS	Sandown Park (F/5000)	Nelle inscription
6 Juil.	I+	USA	Road America Continental 5000 (F/5000)	Nelle date : 31 Août
6 Juil.	I+	USA	Road Atlanta Can-Am (2S7)	2S7 remplacé par F/5000. Nelle appellation Road Atlanta Continental 5000
12/13 Juil.	I	D	Hohenloher-Flugplatz Niederretten	Annulé / Cancelled
3 Août	I	AUS	Oran Park (F/5000)	Nelle inscription
10 Août	I+	S	Karlskoga (Championnat d'Europe des Conducteurs de F2)	L'épreuve est entièrement annulée / the race is completely cancelled
17 Août	I+	A	GP von Europa - Osterreichring (Champ. du Monde des Cond. de F 1)	Adjunction : T2
27/28 Sept.	I	GB	Silverstone (T1)	T1 remplacé par F/5000
4/5 Oct.	I	GB	Silverstone (T1)	Nelle inscr. Org.: BRDC. Silverstone Cir- cuit. Nr Towester, Northants.
12 Oct.	I	AUS	Phillip Island (F/5000)	Nelle inscription
29/30 Nov.	I+	J	75 Grand F1-race-Fuji (F1)	Nelle inscr./ Org.: The Sports Nippon News papers. 1-1-1, Hitostubashi. Chiyoda-ku. TOKYO. tél. 03-212-5038

COURSES DE COTE - AUTOCROSS - RALLYCROSS - SLALOMS & DRAGSTERS

23 Mars	L	Course de côte Wiltz	Nelle date : 8 Juin
13 Avril	E	Autocross Abanico de Plencia	Nelle date : 18 Mai
27 Avril	B	Rallycross Opgrimpie	Nelle date : 18 Mai
3/4 Mai	F	Course de côte Baune-St Romain	Annulé / Cancelled
17/18 Mai	F	Course de côte des Hautes Vosges	Annulé / Cancelled
24/25 Mai	F	2 CV cross de St Amand les Eaux	Nouvelle inscription
1 Juin	S	Rallycross Karlskoga	Nouv. date : 10 Août
7/8 Juin	F	2 CV Cross de Merlebach	Nouvelle inscription
8 Juin	I	Coupe Bruno Carotti - Rielí Terminillo (Champ. d'Europe de la Montagne)	L'épreuve est reportée à sa date d'origine soit le 3 Août (réf. Bull. N° 92)
14/15 Juin	S	Vagarda (DRG)	Nelle date : 28/29 Juin
21/22 Juin	F	2 CV Cross de Vic Fezensac	Nelle inscription
28/29 Juin	F	Course de côte de Lachens	Annulé / Cancelled
28/29 Juin	GB	Slalom Blackbush	devient/becomes 2 CV Cross Bolackbush
5/6 Juil.	F	2 CV Cross de Landivisiau	Nelle inscription
19/20 Juil.	F	2 CV Cross de Pont de Ruan	Nelle inscription
27 Juil.	B	Rallycross Opgrimpie	Annulé / Cancelled
24 Août	B	Rallycross Opgrimpie	Nelle date : 15 Août
21 Sept.	D	Autocross "Auf dem Aue Ring"	Nelle date : 17 Août

R A L L Y E S

3/4 Mai	F	Rallye de Picardie	Annulé / Cancelled
24/25 Mai	F	Ronde de la Baule	Annulé / Cancelled
7/8 Juin	D	Süd-Rallye	Annulé / Cancelled

.../...

5/6 Juil.	F	Rallye Tous Terrains de Chamrousse	Annulé/Cancelled
28/31 Août	RL	Middle East Rally	Nelle inscrip./new entry
23/25 Oct.	DDR	Rallye Wartburg (T1, T2)	Nelle inscr. Org.: MC Eisenach DDR Spfrd. R. Winkler. 59 EISENACH Friedenstr. 3