FEDERATION INTERNATIONALE DE L ' AUTOMOBILE

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

N° 99 - NOVEMBRE 1975

S O M M A I R E

	Pages
Informations Techniques :	
- Annexe J au Code Sportif International 1976 : . Classification, Définition & Spécifications des Voitures	1 à 62
- Liste des Extensions d'Homologations dont la validité est supprimée à partir du 1er Janvier 1976	125 à 148
Informations Sportives :	
- Décision du Tribunal d'Appel International de la FIA du 27/10/75 relative à l'appel interjeté par l'AvD et par l'ACS et concernant le Championnat d'Europe des GT	149 à 152
- Championnat d'Europe des Conducteurs de Voitures de F3. .	152 à 153
Informations Relatives aux Voitures Anciennes :	
- Règlements Internationaux pour les Compétitions de Voitures Anciennes valables à partir du 1/1/1976	154 à 159
- Licence FIA Internationale pour les Pilotes d'Epreuves de Voitures Anciennes	160
- Certificat Médical	160
Règlementation Sécurité :	
- Les Services Médicaux sur les Circuits	161
- Correction au Bulletin N° 98 : . Licence Internationale de Pilote de la FIA	161
Résultats Officiels des Championnats FIA 1975 :	
- Championnat d'Europe des Conducteurs de F2	173
- Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs 1975. .	174 & 175
- Championnat d'Europe des Voitures de GT 1975	176
Calendrier Sportif International :	
- 1975 : Circulaire N° 12	Feuilles roses
- 1976 : Circulaire N° 1	

-=-=-=-

FEDERATION INTERNATIONALE DE L ' AUTOMOBILE

M O T O R S P O R T B U L L E T I N

N° 99 - NOVEMBER 1975

C O N T E N T S

	Pages
Technical Information :	
- Appendix "J" to the International Sporting Code 1976 : . Classification, Definition & Specifications of Cars	63 to 124
- List of Recognition Extensions which validity is suppressed as from 1st January, 1976	125 to 148
Sporting Information :	
- Decisions of the FIA International Court of Appeal of 27/10/75 relating to the appeal brought in by the AvD and the ACS and concerning the European Championship for GTs	162 to 164
- European Championship for F3 Drivers	165 to 166
Information concerning Historical Cars :	
- International Regulations for Historical Car Competitions (with effect as from 1/1/1976)	166 to 170
- FIA International Driver's Licence for Historical Car Events	171 & 172
- Medical Certificate	172
Safety Regulations :	
- Circuit Medical Services	172
- Correction to Bulletin N° 98 : . FIA International Driver's Licence	172
Official Results of the 1975 FIA Championships :	
- 1975 European Championship for F2 Drivers	173
- 1975 European Rally Championship for Drivers	174 & 175
- 1975 European Championship for GT Cars	176
International Sporting Calendar :	
- 1975 : Circular N° 12	Pink Sheets
- 1976 : Circular N° 1	

A N N E X E "J"

AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL 1976

Classification, Définition et Spécifications des Voitures

Table des Matières

Pages

TITRE 1 - CLASSIFICATION DES VOITURES

Art. 251 - Catégories et Groupes 2

TITRE 2 - DEFINITIONS . . . . . .

Art. 252 - Définitions 2

TITRE 3 - PRESCRIPTIONS DE SECURITE . . . . . .

Art. 253 - Dispositifs de sécurité pour toutes les épreuves automobiles inscrites au Calendrier Sportif de la FIA . . . 9

TITRE 4 - PRESCRIPTIONS GENERALES . . . . . .

Art. 254 - Modalités de changements de groupes et regroupements autorisés 20

Art. 255 - Prescriptions communes à toutes les voitures des Groupes 1 à 6 20

VOITURES DE TOURISME DE SERIE (Groupe 1)

Art. 256 - Définition 29

Art. 257 - Fabrication minimale et nombre de places . . . 29

Art. 258 - Montages et modifications autorisées 29

VOITURES DE TOURISME (Groupe 2) . . . . . .

Art. 259 - Définition 36

Art. 260 - Fabrication minimale et nombre de places 36

Art. 261 - Modifications et adjonctions autorisées 36

VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE (Groupe 3) . . . . . .

Art. 262 - Définition 43

Art. 263 - Fabrication minimale et nombre de places 43

Art. 264 - Modifications et/ou adjonctions autorisées . . . 43

VOITURES DE GRAND TOURISME (Groupe 4)

Art. 265 - Définition 43

Art. 266 - Fabrication minimale et nombre de places 44

Art. 267 - Modifications autorisées 44

.../...

VOITURES DE PRODUCTION SPECIALES (Groupe 5)

Art. 268 - Définition 44

Art. 269 - Modifications autorisées 44

VOITURES DE COURSE BI-PLACES (Groupe 6) . . . . . .

Art. 270 - Définition 47

Art. 271 - Spécifications générales 47

Art. 272 - Spécifications particulières 47

VOITURES DE COURSE MONOPLACES (Groupes 7 et 8) . . . . . .

Art. 273 - Prescriptions communes aux voitures du Groupe 7. . 50

Art 274 - Formule Internationale N° 1 52

Art. 275 - Formule Internationale N° 2 54

Art. 276 - Formule Internationale N° 3 54

Art. 277 - Voitures de course de Formule Libre (Groupe 8) . . 57

TITRE 5

Formule Sudam 57

Formules Nationales 61

°

° °

TITRE 1 - CLASSIFICATION DES VOITURES

Art. 251 - CATEGORIES 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 (1.000)
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 - DEFINITIONS

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 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.

c) 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 entendue 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 desoous du plan horizontal passant par le centre du moyeu des roues.

d) 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.

e) Vente normale :

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur normalement prévu à cet effet.

f) 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 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 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 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 ou 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.

g) Fiches d'Homologation

Tout modèle de voiture homologué par la FIA fera l'objet d'une 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.

La voiture doit en conséquence correspondre à un stade d'évolution déterminé, et toutes les évolutions précédentes doivent être appliquées.

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.

h) 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.

i) Formules d'équivalence entre les moteurs à pistons alternatifs et moteurs spéciaux :

Moteurs à piston(s) rotatif(s) :

Les voitures avec moteurs à piston(s) rotatif(s) du type couvert par les brevets NSU-Wankel seront admises sur la base d'une équivalence de cylindrée. Cette équivalence est de 2 fois le volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la Chambre de travail.

.../...

Moteurs à turbine :

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

$$S = \frac{C \times 0.09625}{(3,10 \times T) - 7,63}$$

S = Section de passage - exprimée en centimètres carrés - de l'air haute pression à la sortie des aubes du stator (ou à la sortie des aubles du ler étage si le stator comporte plusieurs étages). Cette section est la surface minimale mesurée entre les aubes fixes du ler 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 cm3 - 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 : 1.15 par étage
Compresseur radial : 4.25 par étage.

Exemple d'un compresseur à un étage radial et 6 étages axiaux :

$4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15$ ou $4,25 \times 1,15^6$

La CSI se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaison établies entre moteurs de type classique et moteurs de type nouveau en donnant un préavis de 2 ans partant du ler Janvier qui suivra la décision prise.

j) 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.

  (Monoplaces des Groupes 7 et 8 : toutes les parties de la voiture léchées par les filets d'air)

- à l'intérieur : toutes les parties visibles de l'habitacle.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosserie :

1) carrosserie complètement fermée;

2) carrosserie complètement ouverte;

3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manoeuvrable ou à dôme amovible.

.../...

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

Dans l'interprétation de l'Article 252 k) 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 fortement verrouillée lorsque la voiture se déplace.

l) Roue

Par roue, on entend le flasque et la jante : par roue complète, on entend le flasque, la jante et le pneumatique.

m) 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.

n) Bloc moteur

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

o) Collecteurs

Admission : Par collecteur d'admission, il faut entendre la capacité recueillant le mélange mi-carburant à la sortie du (des) 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.

p) Mise en marche :

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

q) Marche arrière :

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

r) Vérification du poids minimum :

Pendant la durée d'une épreuve, les voitures devront remplir la condition de poids minimum.

.../...

De ce fait, les commissaires pourront prendre une voiture sur la ligne d'arrivée et la peser, après vidange du réservoir d'essence.

s) Lest :

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

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

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

t) Périmètre de la voiture vue du dessus :

Il est précisé qu'il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour l'épreuve considérée.

u) Procédure de ravitaillement :

Accoupleur standardisé :

- dans le cas d'un système centralisé fourni par les circuits ou d'un système fourni par les concurrents, le tuyau de remplissage devra être muni d'un accoupleur étanche s'adaptant sur l'orifice standardisé monté sur la voiture. Les normes de cet orifice sont données dans le croquis de la page 14, Annuaire 1975.
- 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 recipient transparent portable d'une capacité minimale de 20 litres, muni d'un sys- 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.

v) Moteur "Stock Block"

Tel qu'utilisé pour le Championnat du Monde des voitures de sport biplaces. Se référer aux prescriptions de championnats.

v1) Cylindrée maximum : 5.000 cm^3

v2) Moteur dont la FIA aura constaté la production en série d'au moins 5.000 exemplaires, et équipant une (des) voiture(s) produite(s) en série.

.../...

v3 : Moteur à soupapes commandées par culbuteurs et tiges de culbuteurs.

v4 : Utilisation de la culasse d'origine. Le nombre et l'emplacement de l' (des) arbre(s) à cames d'origine ne peuvent être modifiés. Le nombre des soupapes d'origine ne peut être modifié. L'axe des soupapes des conduits d'admission et d'échappement ne peuvent être changés par rapport à l'axe des cylindres.

v5 : Utilisation du bloc cylindre d'origine. Le nombre de paliers ne peut être changé.

v6 : Suralimentation interdite.

TITRE 3 - PRESCRIPTIONS DE SECURITE

Art. 253 - DISPOSITIFS DE SECURITE POUR TOUTES LES EPREUVES 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 d'autres objets importants transportés à bord du véhicule (tels que roue de secours, trousse à outils, etc.).

Application : Obligatoire pour les voitures des Groupes 1-2-3-4-5.

b) Protection supplémentaire des tuyauteries :

Une protection supplémentaire des tuyauteries d'essence et des canalisations du dystème 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 cm^2 (1.000 ps) et à une température de 260° C (500° F).

Tous les circuits électriques seront enfermés dans une gaine résistant au feu.

.../...

Application : Obligatoire pour les voitures des Groupes 6-7-8.

c) Ceinture 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 fans 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 CO^2 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) extincteurs) 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

d1) Produit extincteur : BCF (CF2 C1 Br) - DTE (Br2 F4- - BTM (CBr F3).

d2) Capacité minimum :
Habitacle cockpit = 5 kg
Compartiment moteur = 2,5 kg.

d3) 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 kg.

d4) Temps de décharge :
Compartiment moteur : 10 secondes maximum.
Habitacle : 30 ± 5 secondes pour BCF et DTE.
60 ± 5 secondes pour BTM.

.../...

d5) 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.

d6) 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.

d7) 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 défectuosité des parois.

4) Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétratin totale (de préférence, soudure à l'arc ou à l'hélium). Bien qu'une telle 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.

Leur fixation devra se situer aussi près que possible du sommet de l'arceau, en tous cas au minimum aux 1/2 de la hauteur total de l'arceau.

6) Pour les châssis tubulaires, il est important que l'arceau de sécuruté 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° 2. Pour certains groupes de voitures (voir ci-dessous) l'arceau de pare-brise est facultatif et l'armature peut être réalisée selon le dessin n° 3. 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. 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.

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 10) :

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 4).

La surface totale de cette plaque doit être au moins de 35 cm^2 dont un tiers au moins assure la liaison avec le montant de caisse vertical. 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 totalement renforcé par une structure constituée soit de boulons soudés, soit de bouts de tubes soudés (voir dessin 5).

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 6, 7 et 8.

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	
	< 1200 kg	≥ 1200 kg	< 1200 kg	≥ 1200 kg
	ø ext. x épaisseur			
Acier au carbone étiré à froid sans soudure E 30 daN	ø38 x2,6	ø48,3 x2,6	ø44,5 x2,6	ø57 x2,9
Acier Allié type 25 CD4 SAE 4125 etc E 50 daN	ø33,7 x2,3	ø42,4 x2,6	ø38 x2,6	ø48,3 x2,6

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 si sièges AV.

Nota : La CSI, consciente du problème d'habilité soulève 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° 2 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° 2 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.

Réalisation de l'arceau conformément aux dessins 9 et 10, au tableau ci-après (Normes Internationales ISO R64 sauf Ø35 x 2), aux spécifications précédentes concernant les connexions amovibles et aux remarques générales.

Le montage d'étais frontaux dirigés vers l'AV, destinés à protéger le pilote est autorisé pour les voitures ouvertes, à condition qu'ils soient amovibles.

	Voitures fermées et ouvertes	
	< 700 kg	> 700 kg
Acier au carbone étiré à froid sans soudure E ∿ 30 daN	ϕ42,4 x 2,6	ϕ48,3 x 2,6
Acier Allié type 25 CD4 SAE4125 etc E ∿ 50 daN	ϕ35 x 2	ϕ42,4 x 2,6

.../...

Cependant, des constructeurs reconnus et traditionnels pourront également présenter un arceau de conception libre libre en ce qui concerne le matériau employé, les dimensions des tubes et l'implantation des jambes de force, à condition qu'ils soient en mesure de certifier que la construction résiste aux minima de résistance donnés ci-après.

Le poids étant celui de la voiture au départ (conducteur à bord, réservoirs pleins), l'arceau de sécurité doit être capable de supporter trois forces exercées simultanément. Ces forces sont :

1,5 G latéralement,
5,5 G longitudinalement dans les deux directions,
7,5 verticalement,

étant entendu que les forces provoquées sont dirigées sur la structure principale du châssis.

Un certificat, signé par un technicien qualifié doit pouvoir être soumis aux commissaires techniques d'une épreuve. Il doit être accompagné d'un dessin ou photo de l'arceau considéré, et déclarer que cet arceau possède la résistance à l'écrasement mentionnée ci-dessus.

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 cm (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 cm. La largeur doit être d'au moins 38 cm mesurée à l'intérieur de l'arceau entre les deux montants verticaux formant les côtés. Elle doit être mesurée à 60 cm 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 laissée aux constructeurs :

a) l'arceau de conception structurale entièrement libre doit être capable de supporter les forces minimales indiquées au tableau ci-dessus (& relatif aux voitures du Groupe 6).

b) Le tube et la (ou les) entretoise(s) doivent être d'un diamètre minimal de 3,5 cm (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 diamètres de chacune peut être ramené à 20 /26mm.

Des connexions amovibles entre l'arceau principal et l'entretoise doivent être conformes aux dessins n° 6 et 7 ou à un autre type approuvé par la FIA.

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

.../...

f) Réservoirs de sécurité approuvés par la FIA :

Spécifications techniques :

La FIA se réserve le droit d'approuver tout autre ensemble de spécifications techniques après étude du dossier fourni par le ou les fabricant(s) 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 lb min. Spéc. CCC-T-191 b. méthode 5102
- Déchirure : 50 lb min. Spéc. CCC-T-191 b méthode 5134
- Perforation : 175 lb min. Spéc. Mil-T-6396, Article 4.5.17

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

3. Remarques générales concernant les accessoires et raccordements

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

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

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

Les raccordements entre canalisations et manchons souples avec colliers 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 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. Vieillissement 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 6 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 FEDERALE :
- Uniroyal, 5 100 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
- Fuel Safe Corporation, 15545 Computer Lane, Huntington Beach, California 92649
- Goodyear Fuel Cell Labs, The Goodyear Tire and Rubber Company, Akron, Ohio 44316

FRANCE :
- Kleber-Colombes, Division Marston, BP 22, 4, rue Lesage Maille, 76320 Caudebec-les-Elbeuf
- Superflexit SA 45, rue des Minimes, 92400 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. 43-14-1 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 de 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 matérieux 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/cm^2 ou bien inférieures à 0,2 kg/cm^2, 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 1g/cm^2 : 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 d'une cylindrée-moteur inférieure ou égale à 2.000 cm^3 et de 3 litres pour les voitures d'une cylindrée supérieure à 2.000 cm^3. 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 10 cm de hauteur verticale, maintenue sur une longueur minimale de 50 cm (dessin N° 15). Si toutefois, la ligne droite joignant les bords supérieur et intérieur 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.

Groupe 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 às'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. Elles ne sont pas obligatoires.

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.

Application : Groupes 7 et 8.

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 6-7-8.

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 : Obligatoire pour les voitures du Groupe 7, Formules 1 et 2 seulement.

TITRE 4 - PRESCRIPTIONS GENERALES

Art. 254 - MODALITES DE CHANGEMENTS DE GROUPES ET REGROUPEMENTS AUTORISES : Les voitures appartenant originellement à un groupe déterminé mais ayant été l'objet de modifications ou d'adjonctions dûment déclarées et qui excèdent les limites prévues pour le groupe en question peuvent passer dans celui des groupes supérieurs prévus au règlement particulier de l'épreuve avec les prescriptions duquel elles se trouvent en conformité et dans les conditions suivantes :

Groupe 1 passe en Groupe 2 (
Groupe 3 passe en Groupe 4 (ou éventuellement en Groupe 5
Groupes 2 et 4 passent en Groupe 5

Art. 255 - PRESCRIPTIONS COMMUNES A TOUTES LES VOITURES DES GROUPES 1 A 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 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 empattements, 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 roulent 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 Figure 11) Voiture à 4 places (ou plus).

La hauteur à l'AV (B) est mesurée entre le fond du siège AV écrasé par une masse standard de 60 kg (Voir Figure 12) et le plafond (le capitonnage s'il y en a, étant comprimé). Au cas où le dossier du ou des sièges AV serait penché vers l'arrière, la hauteur protégée devrait également être mesurée sous le même angle que l'inclinaison du dossier.

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

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

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

.../...

Les cotes minimales exprimées en centimètres sont les suivantes

Cylindrée-moteur	B	C	D	E
Jusqu'à 1.000 cc	85	100		
De 1.000 à 2.000 cc	85	110	85	110
Plus de 2.000 cc	90	120	85	120

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

Ces conditions sont les suivantes (voir dessin 13) :

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 1) 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 (l).

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 figure 14 et 15) 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 figure 12) 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 (figure 12) 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 cm^3, de 110 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur comprise entre 1.000 et 2.000 cm^3 et de 120 cm pour les voitures d'une cylindrée moteur supérieure à 2.000 cm^3. 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 dimension ne pourra être retenue comme critère d'éligibilité d'une voiture.

c) Pare-brise - Essuie-glace :

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

Le pare-brise devra répondre aux exigences suivantes :

1) Etre 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, sauf en ce qui concerne les ouïes d'aération mentionnées à l'Art. 269 b).

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 places manoeuvrables du matériau prévu par le constructeur pour le modèle considéré et pouvant s'ouvrir sur au moins un tiers de la surface miniale 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 dela 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 cm^3 : 1 valise.
- Cylindrée-moteur supérieure à 2.000 cm^3 : 2 valises.

Toutefois, lorsqu'une voiture a des dimensions intérieures inférieures aux minima spécifiés à l'Art. 225 b) pour être considérée comme ayant 4 places mais comporte cependant derrière les sièges AV un emplacement pouvant recevoir des passagers, cet espace pourra être considéré comme emplacement à bagages partiel ou total, qu'il soit aménagé ou non à cet effet, mais sans qu'il soit permis d'en modifier aucun élément d'origine.

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

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

g) Réservoirs de carburant :

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

Voitures jusqu'à			700 cc	de cylindrée-moteur	:	60 l
Voitures de	700 cc	à 1.000 cc	de cylindrée-moteur		:	70 l
"	" 1.000 cc	à 1.300 cc	"	"	:	80 l
"	" 1.300cc	à 1.600 cc	"	"	:	90 l
"	" 1.600cc	à 2.000 cc	"	"		100 l
"	" 2.000cc	à 2.500 cc	"	"	:	110 l
"	au-dessus de	2.500 cc	"	"	:	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'éxtérieur de l'habitacle et présenter toute garantie contre les 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 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 mofifier 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 personne 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 celui 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 la 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) Equipement lumineux minimum :

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

Deux clignotants doivent être montés à l'AR.

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

1) 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.

N.B. La CSI se réserve le droit de changer le(s) cofficient(s) de suralimentation à partir du 1er Janvier 1979, Si un tel changement intervenait, le(s) nouveau(x) coefficient(s) seraient rendu(s) public(s) avant le 31 Décembre 1976.

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 autorisés par le présent règlement. Les limites de ces modifications sont indiquées avec précision pour chacun des groupes 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, au cas où il en aurait déjà pris le départ, avec demande à l'ACN compétent d'une pénalité d'au moins 12 mois de suspension.

n) Carburant :

Rallyes:

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-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 (RW) - 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 de 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 système 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 - DEFINITION :

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 cm^3 auquel cas leur constructeur peut les livrer en version 2 places.

Art. 258 - MONTAGES ET MODIFICATIONS AUTORISEES :

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, 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 g).

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, il pourra également être monté à l'intérieur du coffre à bagages.

Aucun trou ne pourra être pratiqué dans le plancher de la voiture pour le montage d'un réservoir de sécurité.

Il est 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.

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 admises 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 soit modifiée ou remplacée.

Bougies : Marque et type libres.

f) Transmission :

Pour une même série de 5.000 voitures est autorisé ce qui suit, à la condition expresse qu'il s'agisse de possibilités différentes de la fabrication de série et de la vente normale à la clientèle et que mention en soit faite sur la fiche d'homologation.

Boîte de vitesses :

- soit 2 échelonnements de rapports différents sans obligation de production minimale;

- soit 2 boîtes de vitesses différentes à la fois par l'échelonnement et le nombre de rapports à la condition que 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 couple final 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 couple final différents et une boîte de vitesse.

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 couple final 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 de couple final 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/ou d'un nouveau rapport de couple final, 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 McPherson, 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. 252m).

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 qui concernent 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 sièges-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 influer 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. 253 h).

16. On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur.

17) Des fixations de sécurité supplémentaires peuvent être prévues pour le pare-brise.

18) Le volant de direction est libre.

1) Carrosserie :

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

Sont cependant permis les travaux d'adaptation nécessaires au

.../...

montage des accessoires supplémentaires autorisés au paragraphe précédent, tels ceux qu'implique l'adjonction d'un lave-glace (percement 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 poids totaux résultant de l'emploi de sièges AV différents.

Le constructeur aura la possibilité de demander l'homologation d'un siège de sport sur une fiche d'extension.

Les données suivantes sont requises :

- photo du siège et de son système de fixation,
- indication du poids, ainsi que de la marque et de la référence.

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 du 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 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 h).

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

.../...

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

Table de Tolérance :

1) Tolérances pour tous usinages mécaniques, sauf alésage et course: ± 0,2% (Articles 148, 150, 74, 75, 161, 171, 185, 186, 192, 211, 212 ainsi que les orifices à la page 15 de la fiche d'homologation).

2) Article 144: tolérance : ± 0,5%.

3) Pièces brutes de fonderie : +4% - 2%.

4) Levées de cames : + 1% (Articles 162, 172, 205).

5) Poids (Articles 151 à 156) : + 7% - 3%.

6) Largeur de la voiture aux axes AV et AR : +1% - 0,3%.

7) Empattement (Article 3): 0,5%.

8) : Voie (Art. 110 et 111) : ±25 mm.

Ancienne fiche d'Homologation :

1) Art. 156-158-159-181-196-215-216-225-262-263 orifices p. 8

2) Art. 146

4) Art. 182-197-255.

5) Art. 160 à 164.

7) Art. 1.

VOITURES DE TOURISME (Groupe 2)

Art. 259 - DEFINITION :

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 1.000 exemplaires en 12 mois consécutifs et comporter au moins 4 places sauf si leur cylindrée-moteur est égale ou inférieure à 1.000 cm^3 auquel cas le constructeur peut les livrer en version "deux places".

Art. 261 - MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISEES :

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 tout cas, Messieurs les Commissaires techniques ne

.../...

pourront prendre en considération les poids indiqués sur la fiche d'homologation

Jusqu'à	500 cm3	:	495 kg
"	600 "	:	535 "
"	700 "	:	570 "
"	850 "	:	615 "
"	1.000 "	:	655 "
"	1.150 "	:	690 "
"	1.300 "	:	720 "
"	1.600 "	:	775 "
"	2.000 "	:	845 "
"	2.500 "	:	920 "
"	3.000 "	:	990 "
"	3.500 "	:	1.050 "
"	4.000 "	:	1.115 "
"	4.500 "	:	1.175 "
"	5.000 "	:	1.225 "
"	5.500 "	:	1.280 "
"	6.000 "	:	1.330 "
"	6.500 "	:	1.365 "
"	7.000 "	:	1.405 "
"	7.500 "	:	1.425 "
"	8.000 "	:	1.445 "
Plus de	8.000 "	:	1.530 ".

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. 252). 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. La tuyauterie devra toutefois être disposée de manière à aboutir sur l'un des côtés ou à l'arrière de la voiture.

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.

Un système de lubrification à carter sec est interdit, à moins qu'il ne soit homologué en série.

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 tout 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.

.../...

1) 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 261 b, 1, m et n.

m) Transmission :

Pour une même série de 1.000 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 vitesse : 3 séries de rapports homologués mélangeables, à la condition que les pignons ne soient pas solidaires de l'arbre sur lequel ils sont montés. Le nombre des rapports de la (ou des) boîte(s) d'origine doit être conservé. Le système de synchronisation d'origine doit être conservé.

Les fourchettes de sélection pourront être renforcées par apport de matière, par exception à l'Art. 261 b).

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 lubrication 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).

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.

Différentiel : Aucune restiction 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.

Embrayage : L'embrayage est libre à condition 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'une barre anti-roulis est autorisée. Le matériau et les dimensions

.../...

du ressort principal sont libres à condition qu'il reste seul à exercer sa fonction.

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.

Le montage d'articulations d'un type et/ou d'un matériau différent de ceux d'origine est autorisé.

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 homologables 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 complètes (Art. 252) 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 1).

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) Equipement 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.

La marque et le type du démarreur sont libres.

r) Réservoirs de carburant et radiateurs d'eau :

La capacité des réservoirs de carburant est limitée par l'Art. 255g).

Au cas où le réservoir d'origine serait remplacé 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 compartiements 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.

Il n'est toutefois pas permis de remplacer des tambours par des disques et vice-versa.

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 prises 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 entièrement protégés.

.../...

u) Ressorts :

Tout ressort, y compris ses butées, peut être remplacé par un autre de type analogue (ex. ressort à lames, ressort hélicoïdal, etc.) sauf dans le cas de la suspension où l'article 261 s'applique. Leur emplacement d'origine doit être conservé.

v) Eléments de carrosserie :

Les sièges AV pourront être remplacés.

Il est permis d'enlever les sièges AR ainsi que le siège du passager Lorsque le(s) siège(s) AR sera enlevé, 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.

Il ne sera pas permis d'installer quoi que ce soit hormis l'extincteur et le cas échéant, la roue de secours dans l'habitacle.

L'allègement et la modification d'éléments structurels de la carrosserie ou du châssis de la voiture sont interdits. 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.

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.

Il est permis d'élargir les ailes par martelage dans les limites prévues par l'Art. 261 cc) extensions d'ailes.

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 par toute personne désirant l'acheter.

bb) Equipement optionnel pouvant être homologué sans minimum de production:

- Eléments de suspension et essieux renforcés à condition qu'ils soient entièrement interchangeables avec la pièce d'origine que les axe de

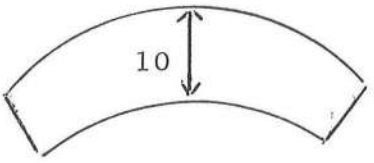
.../...

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 a).

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).



Face



Profil

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 1.000 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 1.000, 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 - DEFINITION

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.

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 AUTORISEES :

Elles sont exactement les mêmes que celles autorisées pour le Groupe 1 (Voir ci-avant Art. 258).

VOITURES DE GRAND TOURISME (Groupe 4)

Art. 265 - DEFINITION

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 AUTORISEES :

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 - DEFINITION

Voitures de production spéciales pour lesquelles aucune production minimale n'est nécessaire mais qui ont pour origine les voitures bénéficiant d'une homologation en cours dans les Groupes 1, 2, 3 et 4.

Art. 269 - MODIFICATIONS AUTORISEES

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	:	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
			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'allègement des structures par retrait de matière et 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 surfaces vitrées est libre, sauf en ce qui concerne le pare-brise.

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 peuvent 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, et le cas échéant, la roue de secours, 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 : McPherson - pont rigide, bras oscillants, parallélogrammes, axe AR De Dion, roue tirée, roue poussée, etc.

L'empattement d'origine doit être conservé.

f) Direction

Libre.

g) Roues :

Les largeurs maximales de roues complètes (Voir Art. 252 1) 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//Spect/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 n'est pas supérieure à 20 litres, le réservoir de sécurité ne sera pas obligatoire à condition que la position du réservoir ne dapasse 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 1cm 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, et pourront s'inscrire entre la partie suspendue la plus basse et le sol.

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 - DEFINITION

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

Art. 271 - SPECIFICATIONS GENERALES

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 - SPECIFICATIONS PARTICULIERES

a) Poids minimum :

Les voitures 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
"	"	" 1.300 cc à 1.600 cc	: 560 kg
"	"	" 1.600 cc à 2.000 cc	: 600 kg
"	"	" 2.000 cc à 3.000 cc	: 700 kg
"	"	" 3.000 cc à 4.000 cc	: 765 kg
"	"	" 4.000 cc à 5.000 cc	: 810 kg
"	"	" 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) Eléments 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 et des éléments strictement en rapport avec le fonctionnement du moteur (prise d'air) ne peut dépasser en hauteur un plan horizontal situé à 80 cm au-dessus du point le plus bas de la structure entièrement suspendu 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'arrière des roues 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.

Les portières sont facultatives. Si elles sont prévues, elles doivent avoir les dimensions prévues par l'Art. 255 e).

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. Ils seront placés 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 FTA et fournis par un fabricant agréé. Les réservoirs remplis de mousse de sécurité conforme aux spécifications militaires américaines Mil-B-83054 (Baffle material), seront obligatoirement placés à l'intérieur de la structure principale du véhicule.

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

i) Capacité des réservoirs :

La capacité totale des réservoirs de carburant ne devra pas excéder les limites suivantes :

Cylindrée-moteur	inférieure ou égale à	700	cm^3	:	60	litres
" "	de	700 à 1.000	cm^3	:	70	litres
" "	de	1.000 à 1.300	cm^3	:	80	litres
" "	de	1.300 à 1.600	cm^3	:	90	litres
" "	de	1.600 à 2.000	cm^3	:	100	litres
" "	de	2.000 à 2.500	cm^3	:	110	litres
" "	supérieure	à 2.500	cm^3	:	160	litres

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

j) Réservoirs d'huile :

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

k) Cloisons et réservoirs :

Aucune partie des réservoirs à liquides (carburant, huile, eau) ne doit donner directement sur l'emplacement réservé au pilote et au passager. Les réservoirs de carburant devront être ventilés de façon à prévenir l'accumulation de vapeurs toxiques ou à empêcher ces vapeurs d'envahir le compartiment du conducteur ou celui du moteur.

.../...

Les réservoirs de carburant doivent être isolés au moyen de cloisons empêchant toute infiltration de carburant dans le compartiment du conducteur ou dans celui du moteur ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement en cas d'écoulement, de fuite ou d'accident survenant au réservoir.

1) Equipement de sécurité :

Voir Art. 253 et 255.

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

Structure déformable : Toute la zone des réservoirs se trouvant en contact direct avec les filets d'air devra comprendre une structure déformable conforme aux spécifications de l'Art. 273 B.

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

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

m) Mise en route :

La mise en route des moteurs des voitures du Groupe 6 est autorisée tant sur la grille de départ 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.

VOITURES DE COURSE MONOPLACES (Groupes 7 et 8)

Art. 273 - PRESCRIPTIONS COMMUNES AUX VOITURES DU GROUPE 7 :

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

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

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

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

3) Siège du conducteur conçu de telle sorte qu'on puisse s'y mettre ou le quitter sans ouverture de portière ou déplacement d'un panneau

.../...

quelconque. Le pilote devra être assis à son volant face à la route.

En outre, l'habitacle doit être conçu de telle sorte que le temps maximum nécessaire pour l'entrée ou la sortie du pilote ne dépasse pas 5".

4) Mise en route : La mise en route des moteurs de F1, F2 et F3 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.

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.

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.

B) Prescriptions supplémentaires communes aux F1 et F2 :

1) Carrosserie : Aucun élément de la carrosserie 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, à l'exception de l'arceau de sécurité et des éléments strictement en rapport avec le fonctionnement du moteur (prise d'air).

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, doitppouvoir 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.

.../...

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.

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

2) 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 "léché par les filets d'air", on entendra toute la zone de la carrosserie (ou du mono-coque) 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 psi, 1,8 kg/cm^2. 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/cm^2) 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 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 laissé à l'appréciation du constructeur et peut ensuite être graduellement ramenée à 10 mm.

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 3.000cm^3.
b) Cylindrée-moteur avec suralimentation : inférieure ou égale à 1.500cm^3

Nombre de cylindres : Max 12.

Moteurs à turbines : Utilisation autorisée sur la base de la formule d'équivalence donnée à l'Art. 252 i).

Poids minimum, sans lest : 575 kg.

Dimensions hors-tout de la carrosserie : La largeur maximale hors-tout de la carrosserie pour sa partie antérieure aux roues AR et postérieure aux roues AV, ne sera pas supérieure à 140 cm. Aucune tuyauterie d'huile de carburant, aucun fil électrique ne devront être installés à plus de 60 cm de part et d'autre de l'axe de la voiture, à l'intérieur de la structure déformable, ou le long des réservoirs principaux.

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

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

.../...

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

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 connection auto-obturante de type aviation.

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

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.

Mesures de sécurité entrant en vigueur le 1er Mai 1976 :

- Porte à faux total AR = 80 cm.
- Porte à faux total AV = 120 cm.
- Largeur maximale de la roue AR complète = 21". Diamètre = 13" (mesurée entre deux plans verticaux).
- Roues AV = largeur max. 21".

.../...

- Largeur H.T dela voiture = 215 cm.
- Carrosserie : Aucun élément de la carrosserie, à l'exception de l'arceau de sécurité, ne peut dépasser en hauteur un plan horizontal situé à 80 cms au-dessus du point le plus bas de la structure entièrement suspendue de la voiture.

Le point le plus haut de l'orifice de la prise d'air sera compris dans cette mesure. La hauteur totale de la prise d'air pourra dépasser cette dimension de 5 cm.

- Il y aura près du tableau de bord une structure substantielle (par exemple : arceau, etc) telle qu'une ligne droite tirée du sommet de l'arceau principal jusqu'à la partie supérieure de cette structure passe au-dessus du casque du pilote.

- Une structure substantielle devra se prolonger en avant des pédales.

- Les tuyauteries d'huile devront être entourées d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur.

- Les radiateurs d'huile devront être protégés par une structure déformable de 10 mm d'épaisseur. Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne pourra se situer en arrière du carter le plus en arrière (Boîte de vitesses ou différentiel).

- La hauteur minima concernant les sorties d'échappement est supprimée.

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 cm^3. Suralimentation interdite.

Poids minimum ; sans lest : 500 kg.

Moteur : Libre . Nombre maximum de cylindres = 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 i).

Cylindrée maximale : 2.000 cm^3.

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 modifiés 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 aussi 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 sur le moteur d'origine.

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

Autres éléments mécaniques : Libres.

Dimensions :

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

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

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

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

.../...

- Longueur : 60 cm.

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

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

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 représentant le calibre de contrôle à utiliser (voir Annuaire 1975).

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 inférieures 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 dans l'Annuaire. 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 raisons de sécurité, répondre aux prescriptions générales des Art. 253 b), c), d), e), f), g), h), i), j), n), o), 273 A3, 273 B1 (dernier &).

TITRE 5

FORMULE SUDAM

Validité : Du 1er Janvier 1973 au 31 Décembre 1977. Moteurs à pistons alternatifs seulement.

Cylindrée-moteur : La Formule Sudam comprendra les cylindrées suivantes :

- Cylindrée maximum : de 1.800 à 2.000 cc.
- Cylindrée intermédiaire : de 1.600 à 1.800 cc.
- Cylindrée minimum : jusqu'à 1.600 cc.

A chacune de ces cylindrées correspondront les poids minimum suivants :

- Cylindrée supérieure : 460 kg.
- Cylindrée intermédiaire : 440 kg.
- Cylindrée inférieure : 420 kg.

Nombre maximum de cylindres : 4.

.../...

Origine de la culasse et du bloc moteur : Les pièces de fonderie constituant le bloc moteur et la culasse, usinage terminé, doivent être celles d'un moteur d'une des voitures figurant sur la liste donnée ci-après. Les moteurs comprenant plus de deux soupapes par cylindre ne sont pas admissibles. Chaque année, en Décembre, la CSI établira une liste des modèles de voitures fabriquées en Amérique du Sud, dont les moteurs seront éligibles pour la Formule Sudam.

Pour figurer sur cette liste, la fabrication de ces modèles de voitures devra avoir atteint une des productions minimales données ci-dessous :

- Pour les modèles de voitures dont le moteur et le châssis sont entièrement fabriqués dans un pays sud-américain : 500.

- Pour les modèles de voitures dont le châssis et les éléments de carrosserie de suspension sont fabriqués dans un pays sud-américain mais dont les parties principales du moteur sont importées pour être assemblées : 1.000.

- Pour les modèles de voitures dont le châssis, la carrosserie et les éléments principaux du moteur sont importés et sont seulement assemblés : 2.000.

- Les modèles de voitures importés avec leur châssis, carrosserie, et moteur déjà assemblés ne sont pas éligibles.

Liste valable en 1976 :

Marque	Type de Voiture	Cylindrée
ALFA ROMEO	Guilia 1300	1250 cc
	Guilia 1750	1719 cc
CHRYSLER	Avenger	1639 cc
		1812 cc
CITROEN	2 CV	424 cc
	3 CV - Ami 8 - Ami 6 - Dyane 6	602 cc
FIAT	600	700 cc
	850 Coupé - Berline	843 cc
	124 - Spécial	1197 cc
		1438 cc
	125 - Spécial	1608 cc
	128	1166 cc
	1500	1500 cc
	1600 Berline - S	1624 cc
FIAT ZASTAVA	1300	1300 cc
FORD	Escort GT	1297 cc
	Escort de luxe	1098 cc
	Cortina	1933 cc
	Corcel - GT	1289 cc
GENERAL MOTORS	Chevette	1400 1600 cc
HILLMAN	Arrow	1498 cc
HONDA	N 600	598 cc
MERCEDES BENZ	200	1998 cc
MORRIS	1275 GT	1275 cc

.../...

NISSAN	Datsun 510	1300/1500 cc
OPEL	Kadett	1078 cc
	Rekord	1492 cc
PEUGEOT	404	1618 cc
	504	1971 cc
RENAULT	R4	750/1020 cc
	R6	1118 cc
	R16 TS/R16	1565 cc
	R12	1289 cc
SIMCA-CHRYSLER	1000-1100	1000/1201 cc
VOLKSWAGEN	1200	1200 cc
	1300	1300 cc
	1500	1500 cc
	1600	1600 cc

Modifications : Le bloc-moteur et la culasse d'origine pourront être modifiés 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 et le nombre des paliers de vilebrequin ne pourront être modifiés (est interdit par conséquent le remplacement d'un roulement lisse par un roulement à éléments mobiles).

Le système d'alimentation est libre, mais à la condition de ne pas utiliser une injection directe ou indirecte. Il doit obligatoirement être muni d'une bride délimitant un orifice cylindrique d'un diamètre de 24 mm sur une longueur de 3 mm. 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 comprenant le collecteur d'admission, les carburateurs, les boîtes à air et la bride doivent tenir dans un gabarit d'un mètre de long, 50 cm de large et 60 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. Aucun système de suralimentation ne sera 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.

La CSI se réserve le droit de modifier, suite à des expériences pratiques, les dimensions de la bride d'étranglement avec un préavis inférieur à deux ans.

Boîte de vitesses: La boîte de vitesses est libre. Elle ne devra pas comporter plus de cinq rapports de marche AV plus la marche AR. Toute liberté est laissée en ce qui concerne l'échelonnement des rapports et du différentiel. Un système d'auto-blocage est autorisé.

Châssis et carrosserie : La structure principale du châssis et de la carrosserie devra être fabriquée dans un pays sud-américain. Pour faciliter les vérifications, les Autorités Sportives Nationales

.../...

délivreront un certificat d'origine à chaque voiture de Formule Sudam fabriquée sur leur territoire.

Provisoirement, les châssis et carrosseries fabriqués dans un pays autre que sud-américain seront autorisés à condition qu'ils aient été importés en Amérique du Sud avant le 1er Avril 1972. Les propriétaires feront parvenir une demande à leur Club National respectif pour obtenir le certificat d'origine approprié.

Il sera interdit d'utiliser des alliages contenant plus de 8% de magnésium pour tout ce qui concerne le châssis, qu'il s'agisse ou non d'éléments de suspension (porte-moyeux, roues, etc.).

Réservoirs de carburant : L'enveloppe externe du réservoir de métal sera en aluminium et aura une épaisseur minimum de 1,5 mm. L'enveloppe externe comprend toutes les faces du réservoir à l'exception de celle adjacente au siège du conducteur. L'alliage d'aluminium devra résister à une tension minimum de 14 tonnes/pouce carré, et une élongation minimale de 12%. Le réservoir sera du type outre de sécurité en caoutchouc conforme aux spécifications FT3 de la FIA.

Dans un premier temps, comme alternative à ces réservoirs de sécurité du type outre en caoutchouc, il sera permis d'utiliser un réservoir en aluminium d'une épaisseur minimum de 1,5 mm dont l'enveloppe externe sera garnie de préférence sur sa partie interne d'au moins 3 mm de polyester renforcé de fibre de verre.

La capacité totale maximum de carburant du réservoir sera de 60 litres.

Dimensions hors-tout :

- Empattement minimal : 200cm.
- Voie minimale : 120 cm.

Les dimensions de la carrosserie ne pourront dépasser les maxima spécifiés pour la Formule 3 Internationale.

Limitation des pneumatiques et des jantes : La largeur maximum des jantes sera de 10 pouces (25,4 cm). La largeur de la bande de roulement des pneumatiques sera limitée à une valeur nominale de 8 pouces (20,32 cm) plus une certaine tolérance destinée à compenser l'usure de la gomme. Cette tolérance est intégrée dans le schéma représentant le calibre de contrôle à utiliser, pendant la vérification technique.

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

La réglette du calibre étant appliquée horizontalement par rapport à son axe longitudinal et verticalement par rapport à son axe transversal, et sans appuyer sur la bande de roulement, les points A et B (voir schéma) devront toucher celle-ci.

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 devront toujours toucher la bande de roulement.

Si le concurrent utilise des pneumatiques de dimensions manifestement inférieures 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.

.../...

Appareil de contrôle d'étanchéité : La procédure à suivre pour le contrôle sera identique à celle prescrite pour la Formule 3 (Voir Section verte, Annuaire).

Prescriptions et définitions générales : Les voitures de Formule Sudam devront répondre aux prescriptions générales applicables aux véhicules monoplaces comme il est spécifié aux Articles 252 p), q), 253 b), c), d), h), j), o)), 273 A1) , A2), A3), A6).

FORMULES NATIONALES

Enregistrement de Formules nationales

La CSI acceptera d'étudier l'enregistrement de formules dites"nationales" afin de diffuser sur le plan international leurs prescriptions techniques et d'assurer une certaine stabilité et une uniformisation des règlements les régissant.

1 - Conformément aux Articles 253 et 273, tout ACN a le droit de définir une réglementation s'appliquant à des types déterminés de voitures de courses de formule libre dénommées ci-après : "Formules Nationales".

2 - Ne sont recevables pour enregistrement que les demandes présentées par au moins 2 Autorités Sportives Nationales et concernant une Formule Nationale utilisée dans 2 pays au moins.

3 - La FIA acceptera conformément à l'Article 2 précédent, d'enregistrer sur une base volontaire tout ensemble de prescriptions définissant de telles Formules Nationales.

Les règlements enregistrés par la FIA seront applicables dans les pays dont les ACN ont déclaré y adhérer.

La déclaration faite par une Autorité Sportive Nationale d'adopter un règlement d'une Formule Nationale déterminée n'est valable que pour le règlement tel qu'il a été déposé à l'origine à la FIA et cette Autorité Sportive Nationale est habilitée à retirer cette déclaration si ce règlement est modifié par la suite.

Un retrait de déclaration pour un motif autre que celui mentionné ci-dessus, doit obligatoirement être communiqué à la FIA avant le 31 Décembre pour être valable à partir de l'année suivante.

4 - A partir du moment où une telle Formule Nationale est enregistrée, sont appellation ne pourra plus être utilisée dans les pays dont les ACN ont adopté le règlement déposé, que pour des voitures entièrement conformes au règlement déposé et approuvé par la FIA.

5 - Toute demande d'enregistrement de Règlement de Formule Nationale doit être communiquée à la FIA au plus tard le 1er Octobre pour être valable à partir du 1er Janvier de l'année suivante.

Les Formules Nationales pourront (mais ce n'est pas obligatoire) faire l'objet de restrictions en ce qui concerne le moteur ou autres éléments de construction pour ne permettre que l'utilisation de pièces d'une marque donnée. Une telle formule de marque unique pourra prendre un nom commercial distinct correspondant aux restrictions appliquées;

6 - Les Autorités Sportives Nationales ayant adopté une Formule Nationale déterminée peuvent déposer une demande à la FIA en vue de l'organisation d'une récompense englobant plusieurs pays. Toute demande

.../...

de ce type sera soumise à l'appréciation de la CSI, dont la décision sera fonction du nombre de pays intéressés par l'organisation d'une épreuve incluse dans cette récompense et de l'opportunité ou la nécessité dans l'intérêt général du Sport Automobile d'introduire une telle formule de compétition.

7 - L'organisation de tout autre type de récompense internationale, sans l'accord de la FIA, que l'on prescrit dans l'Article 6 ci-dessus, entraînera l'application de sanctions.

	Nation Nazione	Limite de cyl (ccm) Capacity limit (cc) Max.Hubraum (ccm) Cilindrata max.(cc)	Moteur dérivé de Engine origin Motor Herkunft Motore derivato da	Type de châssis Chassis base Chass Basis Tipo di telaio	Secrétariat Head office Hauptbüro Segreteria
F.V.	(D)	1300	VW 1300	VW 1300	(Int) Formel Vau Europa Lilienstr. 43 D-8000 München 8
F. Super V	(D)	1600	VW 1600	Mono-place	(Int) Formel Vau Europa Lilienstr. 43 D-8000 München 8
F. Ford	(GB)	1600	Cortina	Mono-place	RAC Motor Sport Div. 31 Belgrave Square London SW1X8QH
F.Renault	(F)	1565	Renault Gordini	Monoplace	FFSA 136 rue de Longchamp PARIS 16ème
F.Renault Europe	(F)	1596	Renault Gordini	Mono-place	FFSA, 136 rue de Longchamp - Paris 16ème
F. Sudam Touring	(RA)	Valable jusqu'au 3.12.76. Pour obtenir tous les renseignements concernant cette formule, s'adresser au Secrétariat de la CSI, 8 place de la Concorde, à l'Automovil Club Argentino, Avenida del Libertador, 1850, Buenos Aires.			

APPENDIX "J"

TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE 1976

Classification, Définition and Specifications of cars

Contents

	Pages
TITLE 1 - CLASSIFICATION OF CARS	
Art. 251 - Categories and Groups	64
TITLE 2 - DEFINITIONS	
Art. 252 - Definitions	64 to 71
TITLE 3 - SAFETY PRESCRIPTIONS	
Art. 253 - Safety devices for all cars competing in events entered on the FIA International Calendar	71 to 82
TITLE 4 - GENERAL PRESCRIPTIONS	
Art. 254 - Rule for changing from one group to another and authorised amalgamation of groups	82
Art. 255 - Prescriptions common to all cars of Groups 1 to 6	83 to 91
SERIES-PRODUCTION TOURING CARS (Group 1)	91
Art. 256 - Definition	
Art. 257 - Minimum production and number of seats	
Art. 258 - Mountings and modifications authorised	91 to 98
TOURING CARS (Group 2)	98
Art. 259 - Definition	
Art. 260 - Minimum production and number of seats	
Art. 261 - Modifications and additions authorised	98 to 105
SERIES-PRODUCTION GRAND TOURING CARS (Group 3)	105
Art. 262 - Definition	
Art. 263 - Minimum production and number of seats	
Art. 264 - Modifications and/or additions authorised	
GRAND TOURING CARS (Group 4)	106
Art. 265 - Definition	
Art. 266 - Minimum production and number of seats	
Art. 267 - Modifications authorised	

.../...

SPECIAL PRODUCTION CARS (Group 5) 106
Art. 268 - Definition .....
Art. 269 - Modifications allowed ..... 107 to 109

TWO-SEATER RACING CARS (Group 6) 109
Art. 270 - Definition .....
Art. 271 - General specifications .....
Art. 272 - Supplementary specifications ..... 109 to 113

SINGLE-SEATER RACING CARS (Groups 7 and 8) 113
Art. 273 - Common prescriptions for cars of Group 7 ..... 113 to 114
Art. 274 - International Formula N° 1 ..... 114 to 116
Art. 275 - International Formula N° 2 116
Art. 276 - International Formula N° 3 ..... 116 to 119
Art. 277 - Formule Libre racing cars (Group 8) 119

TITLE 5

Formula Sudam ..... 119 to 123
National Formulae 123

°

° °

TITLE 1 - CLASSIFICATIONS OF CARS

Art. 251 - CATEGORIES AND GROUPS : Cars competing in events shall be distributed into the following categories and groups :

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

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

Category B :

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

TITLE 2 - DEFINITIONS

Art. 252 - DEFINITIONS

a) Recognised production cars :

.../...

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

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

b) Racing cars

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

c) Identical

By "identical" cars are meant cars belonging to one and the same fabrication series and which have the same coachwork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be amalgamated with the coachwork in case of a unitary construction).

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

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

d) Minimum production

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

e) Normal sale

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

f) Recognition

Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Groups 1, 2, 3 or 4 of these regulations. Application for recognition shall be submitted to the FIA by the ACN of the country in which the vehicle is manufactured and shall entail the drawing up of a recognition form (see below).

.../...

It must be established in accordance with the special regulations called "Regulations for Recognition", laid down by the FIA, and a manufacturer wishing to obtain the recongition of his model(s) must undertake to abide by their prescriptions. Recognition will only be granted to car-models which were still in production on January 1st 1974 or the production of which was started after that date. Recognition of a series-produced car will become void 5 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped.

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

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

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

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

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

g) Recognition forms

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

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

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

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

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

.../...

concerning his car, from the ACN of the manufacturing country of the vehicle.

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

The car must consequently comply with a determined stage of evolution, and all preceding evolutions must apply.

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

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

h) Cylinder-capacity classes :

15 classes have been retained :

1. Cylinder-capacity inferior or equal to 500 cc
2. Cylinder-capacity exceeding 500 cc and inferior or equal to 600 cc
3. " " " 600 cc " " " 700 cc
4. " " " 700 cc " " " 850 cc
5. " " " 850 cc " " " 1000 cc
6. " "" " 1000 cc " " " 1150 cc
7. " " " 1150 cc " " " 1300 cc
8. " " " 1300 cc " " " 1600 cc
9. " " " 1600 cc " " " 2000 cc
10. " " " 2000 cc " " " 2500 cc
11. " " " 2500 cc " " " 3000 cc
12. " " " 3000 cc " " " 4000 cc
13. " " " 4000 cc " " " 5000 cc
14. " " " 5000 cc " " " 6000 cc
15. " " over 6000 cc

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

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

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

i) Formulae of equivalence between reciprocating piston engines and special engines

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

Turbine engines : Cars propelled by a turbine engine will be admitted

.../...

on the basis of a formula of equivalence with regard to alternating piston engines. This formula is the following :

$$A = \frac{C \times 0.99625}{(3.10 \times R) - 7.63}$$

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

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

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

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

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

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

4.25 x 1.15 x 1.15 x 1.15 x 1.15 x 1.15 x 1.15 or 4.25 x 1.15.

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

j) Coachwork

By coachwork is meant :

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

  (Single-seaters of Groups 7 and 8 : All parts of the car licked by the air stream)

- internally : all visible parts of the passenger compartment.

Coachworks are differentiated as follows :

1) Completely closed coachworks,

2) completely open coachworks,

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

.../...

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

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

Any specific part of the car which has an aerodynamic influence on the stability of the vehicle must be mounted on the entirely sprung part of the car and shall be firmly fixed whilst the car is in motion.

l) Wheel

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

m) Friction surface of the brake

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

n) Engine block :

By engine block is meant the crankcase and the cylinders.

o) Manifolds

Intake : By intake manifold is meant the part collecting the air-fuel mixture from the carburettor(s), and extending to the entrance ports of the cylinder head, in the case of a carburettor induction system, and the part collecting the air from the air intake control device and extending to the ports of the cylinder head in the case of an injection intake system.

Exhaust : By exhaust manifold is meant the part collecting together the gases from the cylinder head and extending to the entrance port of the first single pipe.

p) Starting

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

q) Reverse gear

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

r) Verification of the minimum weight

Cars must maintain their minimum weight during all the duration of an event.

Scrutineers can therefore take a car on the finish line and weigh it, after emptying the petrol tank.

.../...

s) Ballast

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

Removable ballast is not permitted.

Application : Cars of Groups 2, 4, 5, 6, 7, 8.

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

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

t) Perimeter of the car seen from above

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

u) Refuelling procedure

In case of a centralised system provided by the circuit, or a system provided by the competitors, the refuelling hose shall be provided with a leak-proof coupling to fit the standardised filler mounted on the car. The dimensions of this filler are given in the diagram shown on page ... (drawings unchanged from 1975 edition).

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

DRAWING N° 1 - See 1976 FIA Year Book of Automobile Sport

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

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

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

v) Stock block engine

(Such as used for the World Championship for two-seater racing cars. Please refer to the red section of the 1976 FIA Year book of Automobile Sport), Championship Prescriptions.

vi) Maximum cylinder capacity

5000 cm3.

.../...

v2) Engine whose series production will have been checked by the FIA as being 5000 units a year, and mounted on (a) series production car(s).

v3) Engine with valves operated by rockers and pushrods.

v4) Use of the original cylinder head. The number and location of the original camshaft(s) may not be changed. The number of valves may not be changed. The valve angle and the angle of the intake and exhaust ports may not be changed in relation to the cylinder axis.

v5) Use of the original block. The number of main bearings may not be changed.

v6) Supercharging prohibited.

TITLE 3 - SAFETY PRESCRIPTIONS

Art. 253 - SAFETY DEVICES FOR ALL CARS COMPETING IN EVENTS ENTERED ON THE FIA INTERNATIONAL CALENDAR -

a) Supplementary locking devices

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

Application : Compulsory for cars of Groups 1,2,3,4,5.

b) Supplementary protection of the fuel pipes

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

Application : Compulsory for cars of Groups 1,2,3,4,5 and 6.

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

- Accumulation of liquid.
- Entry of liquid into the cockpit.
- Contact between liquid and any electrical line or equipment.

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

All fuel lines external to the cockpit, with the exception of fuel lines permanently mounted on the engine, should be a reinforced construction, attached by screw-on connectors. They must withstand a 70 kg'cm2 pressure (1000 psi) and a 260°C temperature (500°F).

.../...

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

Application : Compulsory for cars of Groups 6, 7, 8.

c) Safety belts

Wearing of one diagonal strap and one abdominal strap : fixation points on the shell:3.

Application : Compulsory for all cars of Groups 1, 2, 3 and 4 participating in rallies.

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

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

It is permitted to make a hole in a series-production seat to allow the passing of a safety belt.

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

Application : Compulsory for all cars of Groups 5, 6, 7 and 8.

d) Extinguishers - systems of extinction

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

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

Application : Compulsory for all cars of Groups 1, 2, 3 and 4.

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

d1) Extinguishing product

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

d2) Minimum capacity

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

d3) Location - Mounting method

The 5 kg minimum capacity bottle must be placed inside the main structure.

The 2.5 kg minimum capacity bottle may be placed inside or outside the main structure.

In all cases the bottle mountings must be able to withstand a 25 g acceleration.

.../...

d4) Discharge time

Engine compartment : 10 seconds maximum.
Driver's compartment : 30 ± 5 seconds for BCF and DTE.
60 ± 5 seconds for BTM.

d5) Drive system

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

Both bottles should be released simultaneously.

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

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

d6) Check of bottles

The following weights shall be indicated on each bottle :

Weight of the empty bottle,
Weight of the extinguishing agent,
Total charged weight.

d7) Working

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

e) Safety roll-bars

General considerations

1) The basic purpose of such devices is to protect the driver if the car turns over or is involved in a serious accident. This purpose should always be borne in mind.

2) Whenever bolts and nuts are used, they should be of a sufficient minimum diameter, according to the number used. They should be of the highest possible quality (preferably aircraft). Square head bolts and nuts should not be used.

3) One continuous length of tubing should be used for the main structure with smooth continuous bends and no evidence of crimping or wall failure.

4) All welding should be of the highest quality possible with full penetration (preferably arc welding and in particular heliarc). Although good outside appearance of a weld does not necessarily guarantee its quality, poor looking welds are never a sign of good workmanship.

5) Braces should preferably be of the same size tubing as used for the main structure.

Their fixation should be located as near as possible to the top of the roll bar, in any case at a minimum of 3/4 of the total height of the roll bar.

.../...

6) For space-frame constructions it is important that crash-bar structures are attached to cars in such a way as to spread the loads over a wide area. It is not sufficient to simply attach the roll-bar to a single tube or junction of tubes. The roll-bar should be designed in such a way as to be an extension of the frame itself, not simply an attachment to the frame.

Considerable care should be attached to the necessary strengthening of the basic structure, for instance by adding reinforcement bars or plates so as to properly distribute the loads.

7) For monocoque constructions, consideration should be given to using a roll-bar hoop of 360 degrees completely around the inside of the car, and attached with suitable mounting plates. This type of roll-bar then becomes a substitute for the frame.

Closed cars :

As a general rule, the safety cage must be made of two main hoops, one behind the front seats and one following the windscreen pillars (see drawing N° 2 in the 1976 FIA Year Book of Automobile Sport). For some groups of cars (see hereunder) the windscreen hoop is not compulsory and the designing may be realised as shown in drawing n° 3

DRAWINGS N° 1 to 10 - See 1976 FIA Year Book of Automobile Sport.

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

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

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

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

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

Open cars :

Conception and realisation identical to those prescribed for closed cars. Moreover, the main hoop behind the front seats must be symmetrical about the lengthwise centre-line of the car and comply with the following figures (see drawing n° 10) :

.../...

Height :

The top of the roll-bar must be at least 5 cm (2 in) over the helmet of the driver normally sitting at his wheel.

Width :

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

Lengthwise location :

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

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

Attachment of safety roll-bars on the chassis

The attachment points of the struts of the main roll-bar hoop(s) on the chassis must be reinforced by means of a steel-plate 2-mm thick at least - welded, riveted or bolted on the shell, with a prolongation along a vertical member of the chassis (for example, door pillar - see drawing n° 4). The total surface of this plate must be of 35 sq. cm at least, of which a third at least ensures the connecting with the vertical chassis-member. The fixing of the main roll-bar hoop(s) must be realised with at least three bolts and nuts - diameter : at least 8 mm - with hexagonal head. The attachment plate integrated to the roll-bar struts shall have the same thickness as the wall of the tube on which it is fixed.

When the roll-bar rests on a box-member, the latter must be locally reinforced by a structure constituted of either welded bolts or welded tubing ends (see drawing n° 5).

Removable connections

In case removable connections are used in the roll-bar construction, they must comply with a type approved by the FIA. Are approved up to now : a tapered connection and a twin lug connection with axis working under double shearing conditions and a muff-connection complying with drawings 6, 7 and 8.

The twin lug connection may however be used only for longitudinal brace-rods and not for the basic frame of the roll-bar(s).

Specifications of the tubes utilised	Closed Cars		Open Cars	
	$<$ 1200 kg	$>$ 1220 kg	$<$ 1200 kg	$>$ 1200 kg
	Ext. ø x thickness			
Cold drawn seamless carbon steel 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
Alloy steel type 25 CD 4 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

.../...

These dimension figures represent in mm the minimum figures admissible. They correspond to standardised tubes (International Standards ISO R 64).

In the case of cars weighing more than 1200 kg, the dimension figures prescribed for cars weighing less than 1200 kg may be used for tubular elements other than the main hoop located behind the front seats.

N.B. - The CSI, conscious of the problem of habitability raised by the use of roll cages, suggests that each car manufacturer recommends a type of roll-bar complying with FIA Specifications.

This roll-bar will have to be entered on a recognition sheet amendment and submitted to the CSI for approval.

Important :

The exact weight of the device shall be subject to a statement from the competitor, to be appended to the entry form. This weight must be added to that indicated for the vehicle on the recognition form.

Application : Groups 1-3.

Cars of Groups 1 and 3 :

Fitting compulsory for all speed events on circuits. Fitting optional for rallies, hill-climbs and slaloms. However, should the organisers of a rally or hill-climb deem that the driving conditions during their event are comparable to those of a speed event, they are entitled to prescribe the compulsory fitting of a safety roll-bar or cage, even for cars of Groups 1 and 3. This obligation must, in that case, be clearly mentioned in the Supplementary Regulations of the events.

Cars of Groups 2 and 4 :

Fitting compulsory for all events. In rallies, the diagonal strut is not compulsory.

The safety cage, as shown in drawing n° 2, provided for cars whose weight exceeds 1200 kg, is compulsory for all cars whose cylinder-capacity exceeds 2 litres.

Cars of Group 5 :

Fitting compulsory for all cars. The safety cage as shown in drawing n° 2, provided for cars whose weight exceeds 1200 kg, is compulsory.

Cars of Group 6 :

All cars should be equipped with a safety roll-bar symmetrical about the longitudinal axis of the car.

In cars fitted with doors, the roll-bar will have a minimum-height of 92 cm measured vertically from the lowest point of the entirely sprung structure of the car.

In cars without any door, the minimum height will be 120 cm. In any case, the top of the roll-bar must be at least at 5 cm above the driver's helmet when the driver is sitting in normal driving position.

.../...

Manufacturing of roll-bars, in conformity with the following table and drawings 9 and 10 (International Standards ISO R 64 except for ϕ 35 x 2), and to previous specifications concerning the removable connections and the general considerations.

The mounting of front stays to protect the driver is accepted on condition that they are removable, for open cars.

It is recalled that the safety roll-bar must be symmetrical about the lengthwise centre line of the car.

	Closed and Open Cars	
	<700 kg	>700 kg
Cold drawn seamless carbons steel E 30 daN	ϕ 42.4 x 2.6	ϕ 48.3 x 2.6
Alloy steel type 25 CD4 SAE 4125 etc E 50 daN	ϕ 35 x 2	ϕ 42.4 x 2.6

However, recognised and traditional manufacturers may also present a roll-bar of free conception as regards the material used, the dimensions of the tubes and the implantation of the braces, providing that the construction is certified to withstand stress minima given hereafter.

The weight being that of the car in starting order (driver aboard, full tanks), the roll-bar must be able to withstand three simultaneously applied loads :

- 1.5 G lateral,
- 5.5 G fore and aft,
- 7.5 G vertical, the induced loads being carried over into the primary structure.

A certificate signed by a qualified technician must be submitted to the Scrutineers of an event. It must be accompanied by a drawing or a photograph of the said roll-bar and state that this roll-bar can withstand the above mentioned loads.

Cars of Groups 7 and 8 :

Dimensions : The dimensions of the roll-bars must be as follows : the minimum height must be at least 36 inches (92 cm) measured along the line of the driver's spine, from the metal seat to the top of the roll-bar. The top of the roll-bar must also be at least at 5 cm above the driver's helmet when the driver is sitting in normal driving position. The width must be at least 38 cm measured inside the roll-bar between the two vertical pillars of the sides. It must be measured at 60 cm above the metal seat on the perpendicular to the line of the driver's spine.

Strength : in order to obtain a sufficient strength for the roll-bar, two possibilities are left to the manufacturers :

a) the roll-bar, of entirely free structural conception, must be

.../...

capable to withstand the stress minima indicated on the scale hereabove (§ concerning cars of Group 6).

b) The tubes and brace(s) must have a diameter of at least 1 3/8 inch (3.5 cm) and at least 0.090 inch (2 mm) wall thickness. The material should be molybdenum chromium SAE 4130 or SAE 4125 (or equivalent in DIN, NF, etc.).

There must be at least one brace from the top of the bar rearwards at an angle not exceeding 60° with the horizontal. The diameter and material of the brace must be the same as those of the roll-bar itself.

In the case of two braces, the diameter of each of them may be reduced to 20/26 mm. Removable connections between the main hoop and the brace must comply with drawings N° 6 and 7 or with any other type approved by the FIA.

Provided the prescriptions concerning cockpit openings and strength of roll-bars are met, stays may be fitted forward.

f) Safety fuel tanks approved by the FIA

Technical specifications :

The FIA reserves its right to approve any other set of technical specifications after study of the dossier submitted by the manufacturers concerned.

Specifications FIA/Spec/FT3 :

1. Material

The flexible tank skin must be manufactured from a woven fabric in polyamide, polyester or equivalent impregnated and coated with a fuel resistant elastomer.

2. Minimal physical properties

Tensile strength : 450 lb min. Spec MIL-CCC-T-191b Method 5102.
Tear strength : 50 lb min. Spec MIL-CCC-T-191b Method 5134.
Puncture test : 175 lb min. Spec MIL-T-6396-C Article 4.5.17.

These physical properties must be maintained throughout all areas of the finished fuel cell, including seams, joints and fittings.

3. General remarks regarding fittings and connections

All fittings in elastomer shall be vulcanised on the skin and therefore be integral part of it.

All metal fittings shall be :

- either coated with elastomer and vulcanised on the skin,
- or integrated to the skin, by heating under pressure,
- or mechanically bound to the skin by a system of ring and counter-ring, the sealing being ensured either by a flat joint, or with an "O" ring. In all cases, if there is a connection, with bolts, it is recommended to fit steel inserts in the light alloy plates.

The hose clamp area of all nipple fittings shall be covered either with fabric, or with protection laths, in order to avoid cold flow or rubber when under clamp pressure.

.../...

4. Safety tank manufacturers recognised by the FIA

Entrants must use safety fuel tanks made by a manufacturer recognised by the FIA. In order to obtain the FIA's agreement, a manufacturer must have proved the constant quality of its product and its compliance with the specifications approved by the FIA.

Safety tank manufacturers recognised by the FIA must undertake to deliver to their customers exclusively tanks complying with the norms approved. To this end, on each tank delivered there shall be a printed code indicating the name of the manufacturer, the exact specifications according to which this tank has been manufactured and the date of the manufacturing.

5. Ageing of safety fuel tanks

The ageing of safety tanks entails a considerable reduction in the strength characteristics after approximately five years.

Therefore, all fuel cells must be replaced at the latest five years after the fabrication date indicated on the cell. Fuel cells which are not codified such as to show their date of fabrication will be considered to date from before January 1st, 1970.

6. List of recognised manufacturers

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
- Uniroyal, 5100 Aachen, Postfach 410.

UNITED STATES
- Aero Tec Laboratories, 20 Beldon Pl., Norwood, N.J. 07648
- Donn Allen Inc., 5730 Bankfield Dr., Culver City, Calif. 90230
- Firestone Coated Fabrics Co., 1200 Firestone Parkway, Akron Ohio 44301
- Fuel Safe Corporation, 15545 Computer Lane, Huntington Beach, California 92649
- Goodyear Fuel Cell Labs, The Goodyear Tire and Rubber Company, Akron, Ohio 44316

FRANCE
- Kléber-Colombes Division Marston, BP 22, 4 rue Lesage Maille, 76320 Caudebec-les-Elbeuf.
- Superflexit SA, 45 rue des Minimes, 92400 Courbevoie

GREAT BRITAIN
- FTP Industries Ltd, The Airport, Portsmouth, Hants
- Marston Excelsior Ltd, Wobaston Rd, Wolverhampton, Staffs.

ITALY
- Autodelta SpA (Alfa Romeo), Via Enrico Fermi 7, 20019 Settimo-Milanese
- Pirelli, Viale Rodi 15, Milano.

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

Specifications FIA/Spec/FTA :

1. The fuel tank should consist of three zones :

.../...

A) Outside zone

The extinguishing liquid should be located on the outside of the fuel cell, around the fuel tank, so that the fuel tank partition in contact with the air should be entirely in contact on the inside with the extinguishing liquid and never with the fuel.

B) Fuel zone

The fuel should be contained in cells of a 2L maximum capacity, the cells communicating with each other only to permit the filling and the emptying of the fuel tank.

C) Zone of the extinguishing liquid

Is the zone situated between each fuel cell and which surrounds the cells with the extinguishing liquid.

2. Material of the fuel tank :

The fuel tank can be conceived in any material : metal, plastic, rubber.

The material used should not be fragile, so as to avoid any ruptures due to the vibrations of the car and the engine.

3. For reasons of vibrations, the fuel tank, if it is not made of rubber or of another elastic material, should be suspended from the chassis by means of elastic supports (of a type similar to those used for the water radiators).

4. If the tank is made of metal, it should be treated in an epoxy resin F 90 bath which, by penetrating the cavities intended for the extinguishing product and the fuel, will prevent any possible leakage due to porosity, welding, etc.

5. The cap of the refuelling orifice of the extinguishing liquid must be conceived like a radiator filler-cap, so that, should pressures exceed 0.2 kg cm2 or be inferior to 0.2 kg cm2, the excess of pressure may escape and permit a balance between the inside and outside pressures.

6. The minimum relation in volume between gas and extinguishing liquid is the following :

30 litres of extinguishing liquid for 100 litres of gas.

7. Physical characteristics of the extinguishing liquid :

Minimum ebullition temperature, under a pressure of 1 kg/cm2 : 45° C.

Note : In case this specification of fuel tanks would be used for cars of Groups 6-7 (F1 and F2), the fitting of crushable structure would become optional.

Application of the different specifications

Cars of Groups 5-6-7-8 :

Compulsory fitting of a FT3 or FTA fuel tank in all events.

Cars of Groups 1-2-3-4 :

The cars of Groups 1 to 4 may be equipped with a safety fuel tank, on condition that the necessary internal modifications do not affect the structural parts and the suspension mountings.

.../...

g) General circuit breaker

The general circuit breaker must cut all electrical circuits (battery, alternator or dynamo, lights, hooters, ignition, electrical controls, etc.). It must be of a spark-proof model, and will be accessible from inside and outside the car. As for the outside, the triggering system of the circuit breaker will compulsorily be situated at the lower part of the windscreen mounting on the driver's side for closed cars, at the lower part of the main hoops of the roll-bar, indifferently on the right or the left, for open cars. It will be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 12 cm.

Application : Compulsory fitting for all cars taking part in speed events on circuits or hill-climbs. The fitting is recommended for other events.

h) Oil catch tank

When cars are running in events which are entered on the FIA Sporting Calendar and when their lubrication system includes an open type sump breather, they must be equipped in such a way as to prevent oil from spilling on the track. In cars of a cylinder-capacity inferior or equal to 2000 cc, the oil catching device shall have a minimum capacity of 2 litres and of 3 litres for cars with a cylinder-capacity exceeding 2000 cc. The container shall either be made out of transluscent plastic or include a transparent panel.

i) Rear view

Cars of Groups 1-2-3-4-5

This shall be provided by an inside mirror commanding a rear window measuring at least 10 cm vertically, maintained along a width of at least 50 cm (see drawing n° 15). However, if the straight line connecting the upper and lower edges of the rear window opening makes an angle inferior to 20°, with the horizontal, the rear view must be efficiently obtained by other means (two outside mirrors or any other system of equivalent efficiency). Furthermore, all these cars should be equipped with two outside mirrors for circuit events.

Cars of Groups 6-7 and 8

The mirrors must give the driver a rear visibility on either part of the car.

j) Braking safety system

Double circuit operated by the same pedal and complying with the following :

The pedal shall normally control the four wheels.

In case of a leakage at any point of the brake system pipes or of any kind of failure in the brake transmission system, the pedal shall still control at least two wheels.

Application : Compulsory fitting on all cars of Groups 2-4-5-6-7 and 8.

k) Towing-eye

All cars will be equipped with a rear and front towing-eye for all events. This towing-eye will only be used if the car can move freely and it will be avoided to use it to lift the car.

.../...

Application : Cars of Groups 1-2-3-4-5 and 6.

l) Safety fixing devices for windshields

Such devices may be used freely for all cars having a windscreen, without recognition. They are however not compulsory.

m) Windshield

A windshield made of laminated glass is compulsory.

Application : Groups 1-2-3-4 and 5.

n) Red warning light

A rearward facing red warning light of at least 15 watts should be mounted as high as possible on the centre-line of the car and be clearly visible from the rear. The warning light must be switched on by order of the clerk of the course.

Application : Cars of Groups 7 and 8.

o) Tank fillers and caps

It is recalled that on formula cars, the tank fillers and their caps must not protrude beyond the coachwork.

The caps must be designed in such a way as to ensure an efficient locking action which reduces the risks of an accidental opening following a crash impact or incomplete locking after refuelling.

Application : Groups 7 and 8.

The fillers must be placed away from points which are vulnerable in case of a crash. The air vents must be located at least 25 cm to the rear of the cockpit.

Application : Groups 6-7-8

p) Life support system

A life support system composed of a medical air bottle connected to the driver's helmet by a flame-resistant pipe is recommended for all single seaters.

Application : Group 7, Formulae 1 and 2 only.

TITLE 4 - GENERAL PRESCRIPTIONS

Art. 254 - RULE FOR CHANGING FROM ONE GROUP TO ANOTHER, AND AUTHORISED AMALGAMATION OF GROUPS -

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

Group 1 passes into Group 2 } or eventually in Group 5
Group 3 passes into Group 4 }
Groups 2 and 4 pass into Group 5.

.../...

Art. 255 - PRESCRIPTIONS COMMON TO ALL CARS OF GROUPS 1 TO 6

a) Chassis, ground-clearance, steering lock

No part of the car should touch ground when one of its tyres is deflated.

The maximum steering radius shall be 6.75 m which means that the car must be able to make a complete turn in both directions without the wheels going beyond two parallel lines drawn on the ground 13.50 m apart.

b) Coachwork

Conditions for recognition

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

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

1) a coachwork of similar shape, i.e., of which the general appearance is basically the same and which has not been modified beyond what is necessary to change from a four-door version to a two-door version (or vice-versa) ;

2) exactly identical mechanical parts ;

3) the same wheelbase, track and number of seats ;

4) at least the same weight ;

5) an FIA decision to recognise this variant coachwork and to draw up an additional "variant" recognition form.

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

Maximum outside dimensions

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

Minimum inside dimensions and minimum number of seats

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

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

First case (see diagram 11)

Car equipped with 4 (or more) seats.

The height at the front (B) is measured between the lowest point

.../...

of the front seat cushion compressed by a standard mass of 60 kg (see diagram 12) and the ceiling (the padding if any, may be compressed). Should the backrest of the front seat(s) be inclined backwards, the protected height must also be measured at the same angle as the inclination of the backrest.

DRAWINGS 11 to 15 - .. } no changes from drawings publiwhed in 1975 Year Book.

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

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

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

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

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

The minimum dimensions (in centimetre) are the following :

Cylinder-capacity	B	C	D	E
Up to 1,000 cc	85	100		
From 1,000 to 2,000 cc	85	110	85	110
Over 2,000 cc	90	120	85	120

Moreover, in order to be considered as a four-seater, a model must fulfil certain conditions regarding its rear-seating capacity. These conditions are the following (see diagram 13) :

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

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

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

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

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

.../...

- The front seat, if adjustable, must be placed in its normal driving position, i.e. : K + L + M must measure at least 120 cm.

- If the front or rear seats have reclining backrests (by means of either a mechanical device or chocks or any other means) these should be set at an inclination of 15° backwards.

- K is measured horizontally from the brake pedal (at rest) to the foremost point of the front seat ; k is measured horizontally at a height equal to 1 from the back of the front seat to the foremost point of the rear seat.

- L and 1 are measured vertically from the highest point of the cushion of the seat to the floor of the car. At the front L must be measured at the usual resting-place of the driver's heels.

- M and m are measured horizontally from the foremost point of the seat to the backrest to be measured at a height of L (1).

Two specific cases must be distinguished :

1) Separate seats : the measuring must be taken on the centre line of each seat.

2) Common seat : measuring must be carried out at 25 cm from the longitudinal axis of the vehicle.

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

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

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

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

Definition of the term "seat"

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

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

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

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

Second case (see diagrams 14 and 15)

Cars with a minimum of 2 seats.

The two seats must be distributed equally on either side of the

.../...

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

The "protected height" shall be at least 80 cm measured from the cushion of the seat compressed by the standard mass (see diagram 12) to the ceiling (any existing padding being compressd) in cars with closed coachwork and 80 cm from the surface of the seat compressed by the standard mass (see diagram 12) to the upper edge of the windscreen (measured vertically through the centre of the standard mass) in case of open cars.

The minimum interior width over the front seats (see measurement C) shall be of 100 cm in cars with a cylinder-capacity inferior or equel to 1,000 cc, 110 cm in cars with a cylinder-capacity from 1,000 cc to 2,000 cc and 120 cm in cars with a cylinder-capacity exceeding 2,000 cc. The minimum width of foot-space (for each person) must be at least 25 cm measured perpendicularly to the centre-line of the car, plumb with the pedals.

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

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

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

c) Windshield - windshield wiper

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

The windshield shall comply with the following requirements :

1) Be placed symmetrically with regard to the centre-line of the car.

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

3) Have a minimum width of 100 cm ; cord measured at half its vertical height.

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

.../...

d) Mudguards

Shall be of permanent nature and firmly fixed.

They shall project over the wheels and provide efficient covering of at least one third of their circumference, and at least the width of the tyre. In those cars where mudguards are entirely or partly overhung by the body structure, the combination mudguard-body or the body alone shall nevertheless meet the above protection requirements.

Mudguards must be solid with the body, there being no gap between them, except as regards the openings mentioned under Art. 269 b).

e) Doors

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

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

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

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

f) Luggage trunk

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

This space shall be such as to enable to carry without special difficulty a number of suitcases, sheltered from rain or dirt which varies according to the cylinder-capacity of the engine equipping the car (see below), of the following minimum dimensions :
60 cm x 40 cm x 20 cm.

Cylinder-capacity inferior or equal to 2,000 cc : 1 suitcase
Cylinder-capacity superior to 2,000 cc : 2 suitcases

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

It is specified that the luggage capacity of FIA recognised cars is checked at the moment of recognition. Therefore, race scrutineers

.../...

need not worry about minimum luggage space for all cars benefiting from an FIA recognition in Groups 1,2, 3 and 4.

g) Fuel tanks

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

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

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

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

Location of fuel tanks

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

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

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

h) Minimum weight

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

By full it will be understood : to the normal level recommended by the manufacturer.

The minimum weight of the car shall be strictly respected. Any lightening of the car by removal or replacement of parts, aiming at reducing its weight, is prohibited.

i) Spare-wheels

All cars shall be equipped with at least one spare-wheel with its

tyre occupying the position provided for by the manufacturer which may not encroach upon the space provided for luggage.

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

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

j) Silencer (muffler) and exhaust system

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

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

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

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

k) Minimum lighting equipment

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

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

l) Supercharging

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

.../...

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

The CSI reserves its right to change the supercharging coefficient(s) as from January 1st, 1979. Were a change to take place, the new coefficient(s) would be announced before December 31st 1976.

m) Limits of authorised modifications

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

If these modifications or additions have been the subject of a previous statement by the entrant, the car may be allowed to compete in the event in one of the other groups provided in the supplementary regulations and with the prescriptions of which it complies. Should there be however an obvious case of wilful misrepresentation, the entrant should not be authorised to start or should be stopped if he had already started, with request to the ACN concerned to pronounce his suspension for at least 12 months.

n) Fuel

Rallies :

A commercial fuel freely sold in the country(ies) traversed by the event. If in one of the countries the standards of the best commercial fuel are inferior to the fuel having the lowest octane number in one of the four following countries : France, USA, Great Britain, Italy, a special waiver may be granted to the promoters with the approval of the CSI. Upper-cylinder or two-stroke engine lubricants are authorised on condition there is no increase of the fuel octane number.

Speed events :

1) For all piston engines (reciprocating and rotary) : By "commercial fuel" to be used in motor car speed events, the Fédération Internationale de l'Automobile intends to designate a "motor" fuel produced by an oil company and currently distributed at road refuelling stations throughout one same country.

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

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

If the above-mentioned fuel could not be easily imported into the country where the event is taking place, it may be replaced by another

.../...

one of similar quality and with the same octane number (RM) - with a tolerance of + 1 - specially made by an oil company.

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

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

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

o) Application of General prescriptions

The general prescriptions must be complied with if the particular specifications of groups of cars of Groups 1 to 6 do not mention them or do not provide for any stricter prescriptions.

p) Anti-pollution legislation

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

- SERIES-PRODUCTION TOURING CARS (Group 1) -

Art. 256 - DEFINITION

Touring cars built on large series-production terms

The only working authorised is normal maintenance or the replacement of parts damaged through wear or accident and the modifications and additions explicitly authorised hereafter under Article 258. Except for what is explicitly authorised, any part damaged through wear or accident may only be replaced by an original part identical to the one damaged.

Art. 257 - MINIMUM PRODUCTION AND NUMBER OF SEATS

Series-production touring cars shall have been manufactured in a quantity of at least 5,000 identical units and offer at least four seats, except if their engine cylinder-capacity is inferior or equal to 1,000 cc, in which case the manufacturer may deliver them as two-seaters.

Art. 258 - MOUNTINGS AND MODIFICATIONS AUTHORISED

a) Lighting devices

All lighting and signalling devices must comply with the legal requirements of the country of the event ; cars from abroad must

.../...

comply in this respect with the Convention on international road traffic.

Lighting devices which are part of the standard equipment must retain those foreseen by the manufacturer and must comply as far as is concerned their functioning with what the manufacturer has foreseen for the considered model. Thus, if changing from a road beam to a passing beam is produced by merely deflecting the beam inside one same reflector, this system may not be altered.

Freedom is granted with regard to the frontal glass, the reflector and the bulbs. The mounting of additional headlights is authorised provided that a total of six headlights is not exceeded (parking lights not included). Extra headlights may, if necessary, be fitted into the front part of the coachwork or into the radiator grille, but such openings as needed in this case must be completely filled by the additional headlights. The number of headlights and other outside lights must be even. Shall be considered as a headlight any lighting-device throwing a beam towards the front (dipped-beam, long-range lamp, anti-fog lamp). The fitting of reverse-lights is authorised, if necessary by embedding into the coachwork, but provided it will only switch on when engaging the reverse-gear, and provided the police regulations are respected.

The mounting of manoeuvrable search-lights on the roof or elsewhere is forbidden. Waivers may be granted to these specifications on condition that they be explicitly provided for in the supplementary regulations of the event.

It is permitted to modify the location of the signalling devices and the parking lights. The make of the lighting devices is free.

b) Fuel and oil tanks

Must be those normally provided by the manufacturer for the model concerned, the capacities of which are specified on the recognition form (Art. 252 g).

If, for the same model, tanks of different capacities are normally provided, only those mounted on the required number of cars necessary for recognition will be authorised.

A safety fuel tank of a specification recognised by the FIA (FT3-FT4) (re Art. 253 f) or that the manufacturer of the car considered will have had recognised by the FIA without any minimum production may be mounted on two conditions :

- Its capacity will be inferior or equal to the original fuel tank,
- The compartment of origin will be the same. It will also be allowed to install it in the luggage boot.

In no case will it be permitted to cut a hole in the floor of a car for the mounting of a safety fuel tank.

The use of a fuel filler with a vertical hose will be authorised for the series-production fuel tank and also the eventual safety fuel tank. However, no modification of the coachwork will be permitted, and the opening of the former fuel filler will be totally obstructed. Should the tank and its filler be located in the luggage compartment, an outlet must be provided for the fuel accidentally spilled in this compartment.

.../...

For circuit races where refuelling takes place, it is permitted to use the standard refuelling coupling recommended by the CSI, even if this means modification of the coachwork, so long as the part of the coupling fitted to the car does not protrude beyond the coachwork line. The use of a fuel tank with a larger capacity may be authorised by the ACN with the FIA's agreement, in the case of events organised under particular climatic conditions (on desert or tropical courses for instance).

c) Cooling circuit

If, for the same model, radiators of different capacities are normally provided, only those mounted on the required number of cars necessary for the recognition will be authorised.

The addition of a radiator screen is authorised.

The use of a radiator with a larger capacity may be authorised by the ACN with the FIA's agreement, in the case of events organised under particular climatic conditions.

Make and type of thermostat are free ; however, it may also be removed. The radiator screen may be a rigid plate fixed behind the grille.

d) Induction

The carburettor(s) or fuel injector pump(s) normally mounted on the recognised model and described on the recognition form may not be changed or removed. The elements which control the quantity of fuel fed in the engine may be changed, but not those which control the quantity of air. It is permitted to remove the filtering element on condition that the original air filter box is retained.

e) Electrical equipment

The tension (voltage) of the electrical equipment may not be changed. In case of an electrical circuit under a 12 volt tension, this tension may be produced either by a 12 volt battery or by several batteries of an inferior voltage on condition these batteries remain in the original location. By location of the battery is meant the coachwork compartment where it was originally mounted.

The make and capacity (amperage) of battery and generator are free. The manufacturer may provide for one same minimum series the use either of a dynamo or of an alternator on condition that this is explicitly mentioned on the basic recognition form or on an additional "variant" form.

The original battery may be replaced, by the manufacturer or the entrant himself, by another one of larger capacity provided however that the location remains unchanged. By location of the battery is meant the coachwork compartment in which the battery is originally mounted.

Ignition coil, condenser, distributor and regulator are free, subject to the ignition system remaining the same as provided by the manufacturer for the model concerned and the replacement of the said accessories do not entail any modification of the attachment system provided by the manufacturer for the model concerned.

.../...

However, it is specified that the fitting of an electronic ignition system is allowed on series-production cars provided no mechanical part other than those mentioned hereabove is modified or replaced.

Spark plugs : Make and type are free.

f) Transmission

For one same series of 5,000 cars the following possibilities are given on the express condition that they are those of the series-production and that they are normally sold to the purchaser and entered on the recognition form.

Gearbox :

- Either two gearboxes with the same number of ratios but different in their staging, without any minimum production requirement ;

- or two gearboxes with a different number of ratios and different in staging provided that 50% of the required minimum number of cars have been equipped with either one of the gearboxes.

The fitting of an overdrive system in addition to the existing gearbox is authorised.

Final drive : Two different ratios.

Should a manufacturer have provided a greater number of gearboxes either by the spacing or by the number of ratios and/or final drive, he must, to obtain recognition, prove that he has achieved the required minimum production of the car as many times as he has submitted two different final drive ratios and one gearbox.

The use of an automatic gearbox is authorised but on condition this gearbox is foreseen by the manufacturer and mentioned on the recognition form. No minimum production is required.

In this case, however, the differential ratio provided for the automatic box on the recognition form should be used, with the exception of the ratios provided for the manual box.

Each set of gearbox ratios entered on the recognition form should be considered as a unit.

For each additional series of 5,000 models, the manufacturer therefore has the possibility of requesting recognition for one new gearbox and/or one nex final drive ratio, in so far as he is able to certify that, in each series, the required minimum number of cars has effectively been delivered with the equipment object of the recognition.

g) Shock absorbers

The make and type are free. However, no addition is allowed and neither their original purpose nor their number, nor their system of operation may be modified. By system of operation is meant : hydraulic, friction, telescopic or lever type. The original supports may not be changed in any way.

If, in order to change the damping element of a McPherson suspension, it is necessary to replace the entire McPherson strut, the replacement part must be mechanically identical to the original one, except for the damping element.

h) Wheels and tyres

.../...

Wheels must be those provided by the manufacturer for the considered model. They are defined by their diameter, the width of their rim and the track they determine (see Art. 253 b). Wheels which differ by their shape or dimensions may be recognised 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 four wheels must always belong to the same recognised set.

i) Brakes

Must be those provided by the manufacturer. The replacement of worn linings is authorised and their system of attachment is free, provided the dimensions of inner friction surfaces remain unchanged. (Art. 252 m). Servo-assistance and pressure limiting valves are only permitted when duly recognised 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 recognised 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 authorised without restriction provided they have no influence whatsoever on the behaviour of the car, such as those concerning the aesthetics or the inside comfort (lighting, heating, radio, etc). or those enabling an easier or safer driving of the car (speed-pilot, windscreen washer, etc) provided they do not affect, even indirectly, the mechanical performance of the engine, the steering, the transmission, the road holding and the braking.

All controls and their functions must remain those provided by the manufacturer, but it is permissible to arrange them in such a way as to make them accessible and easier to use, i.e. lengthening of the handbrake-lever, fitting of additional pads to the brake-pedal, etc. The position of the steering-wheel may be indifferently on the left or on the right, provided this only results in a simple transposition of the steering-system linkages as provided and supplied by the manufacturer and without any other mechanical alteration (manifolds, etc.).

The following is authorised :

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 steamlining 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 authorised in the preceding paragraphs, 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.

Manufacturers may ask for recognition of a sport seat on a separate extension form. The following data are required :

- Photograph of the seat and of its mounting system ;
- Weight - make and reference.

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 authorised 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 authorised 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 h).

Manufacturing tolerances :

Provided the tolerances comply with the tolerances allowed by the FIA, it will not be necessary to mention individual tolerances on the recognition form any more. Should any tolerance exceed the allowed ones, due explanations should be provided by the manufacturers for consideration by the Sub-Commission for Recognitions.

Tolerance scale :

1) Tolerances for all machining, excepting bore and stroke : 0.2%. (Articles 148, 150, 74, 75, 161, 171, 185, 186, 192, 211, 212 and also

.../...

the orifices appearing on page 15 of the recognition form).

2) Article 144 : tolerance ± 0.5%

3) Unfinished castings : + 4% - 2%

4) Cam-lift : + 1% (Articles 162, 172, 205).

5) Weight (Articles 151 to 156) : + 7% - 3%

6) Width of the car at front and rear axles : + 1% - 0.3%

7) Wheelbase (Article 3) : ± 0.5%

8) Track (Art. 110 and 111) : ± 25 mm.

Former recognition form :

1) Art. 156-158-159-181-196-215-216-225-262-263 orifices p 8.

2) Art. 146.

4) Art. 182-197-255.

5) Art. 160 to 164.

7) Art. 1.

- 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 authorised 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 1,000 units in 12 consecutive months and be equipped with at least four 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 AUTHORISED

All those already authorised 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
"	1000 cc	:	655 kg

.../...

Up to	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	:	1,125 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 weight 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, gear-box, 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) here-above, 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 recognised.

e) Engine - reboring

No overlapping of cylinder-capacity class is allowed (Art. 252 j). A 0.6 mm maximum reboring is permitted. It is permitted to sleeve (or re-sleeve) the engine within the authorised 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. The piping will however be conceived in such a way as to end on one of the sides or at the rear of the car.

However, for all types of events, organisers 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 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/

A dry sump lubrication system is forbidden, unless recognised in series.

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. 261 b), m and n.

m) Transmission

For one same series of 1,000 Cars, the following possibilities are given on the express condition that they are those of the series-production, and that they are normally sold to the purchaser and entered on the recognition form.

Gear-box :

Three sets of recognised ratios, which may be mixed, on condition that the gears are not combined into a one piece gear unit. The number of ratios of the gear-box(es) of origin must be retained. The synchronisation system of origin must be retained.

Selection forks may be reinforced by addition of material, by way of exception to Art. 261 b).

Mountings are free. The location and type of the gear lever are free. The gear-box 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 gear-box oil is authorised (circulation pump and radiator).

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

Differential :

Mountings are free. The differential ratios are free, provided however it is recognised. 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 effet, 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 authorised (circulation, pump and radiator). A complete freedom is left as regards pulleys and belts for belt transmissions.

Clutch :

The clutch will be free on condition that it has the same number of discs as the series-production clutch and that the original bell-housing and fly-wheel 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 bar is permitted.

The material and dimensions of the main spring are free, on condition that it remains unique in the performance of its function.

.../...

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.

The fitting of joints of a different type and/of material is authorised.

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 1) 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 1). 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 authorised in Art. 261 b). The fitting of a double ignition system is not allowed, except if recognised with a minimum production equal to that of the basic homologation.

.../...

The make and type of the starter motor are free

r) Fuel tanks and water radiators

The capacity of fuel tanks is limited by Art. 255 g).

In case the tank of origin would be changed, either the modification will be made in conformity with Art 261 bb), or the fuel tank will be a safety fuel tank recognised 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 (habitacle) 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.

It is however not permitted to replace drums by discs and vice-versa.

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 recognised by the manufacturer without minimum production (re Art. 261 bb).

t) Cables and pipes

It is allowed to entirely modify the arrangements, 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, including its abutment(s), may be replaced by another one of similar type (i.e., leaf spring, coil-spring, etc.) except in the case of the suspension where Art. 261 n) applies. Its original location must be retained.

.../...

v) Coachwork elements

The front seats may be replaced.

It is permitted to remove the rear seating arrangements, as well as the passenger seats. However, when the rear seating arrangements are removed, cars shall be fitted with a rigid metallic partition flame and liquid proof which will separate the passengers' compartment from the engine compartment and fuel tank.

It will be forbidden to install anything except the fire extinguisher and, according to the case, the spare wheel inside the passengers compartment.

The lightening and modification 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 centre of the wheel-hubs. Nevertheless, these aerodynamic devices shall not protrude beyond the overall perimeter of the car, seen from above.

All recognised windows and winding mechanism 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.

It is permitted to widen the wing by beating, within the limits foreseen by Art. 261 cc) (wing extensions).

w) Heating system

It is permitted to remove the heating devices and their 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 concessionnaires by any person who wishes to buy it.

bb) Optional equipment which may be recognised 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

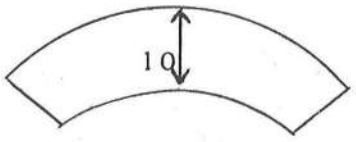
.../...

kinematics of the suspension is not modified.

- Different dashboard.
- Brakes - brake callipers.
- Fuel tanks.
- Steering rods.
- Servo steering (Art. 261 o).

cc) Free equipment which need not be recognised

- Underneath protections.
- Wing extensions (simple deflectors of at least 120° and of 5 cm maximum width and 10 cm maximum height).



Front view



Side view

dd) Any other option affecting directly or indirectly the performance of the car cannot be recognised unless 1,000 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 1,000 in 24 months.

N.B. - Mechanical elements recognised in Group 2 before 31.12.75 as well as the authorised modifications according to the prescriptions of Art. 260 of former Appendix J can be used until 31.12.77 for rallies. 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.

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 authorisation, listed hereafter under Art. 264, specify otherwise) over a period not exceeding 12 consecutive months and be equipped with at least two seats.

Art. 264 - MODIFICATIONS AND/OR ADDITIONS AUTHORISED

Exactly the same as those authorised 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 recognised 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 two seats.

Art. 267 - MODIFICATIONS AUTHORISED

Exactly the same as those authorised 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 recognised in Group 4 before 31.12.75 as well as the authorised modifications according to the prescriptions of Art. 260 of former Appendix J may be used until 31.12.77 for rallies.

- 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 benefiting from a valid recognition in Groups 1 to 4.

.../...

Art. 269 - MODIFICATIONS ALLOWED

All modifications authorised for Groups 1 to 4 (Art. 253 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 lightening of the structures by removal of material and 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 glazed surfaces is free, except as regards the windscreen.

However, the window of the driver's door and that of the passenger's, in case the supplementary regulations of the event make provisions for one, must be of the original recognised 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 and that they do not protrude from the original coachwork line.

Wings

.../...

The material and shape of the wing are free. However, the shape of the wheel arches must be retained.

The wings shall project over the wheels and provide efficient covering on at least half their circumference and at least the width of the tyre. Ventilation slots may be practised.

Inside :

Free. However, the location of the passenger's seat originally provided by the manufacturer should be retained. It will not be permitted to mount anything but the extinguisher and, according to the case, the spare wheel in the location of the passenger's seat. The dashboard should not present any sharp angle.

c) Engine

The original engine block recognised on the basic car should be retained.

It is not permitted to use several engine blocks.

d) Other mechanical elements

Free. However, the driving wheels of the recognised basic model should remain the driving wheels. This implies that a four-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 recognised 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 dampers is free .

By type of suspension is meant : McPherson, rigid rear axle, De Dion rear axle, wishbones, trailed wheel, etc.

The wheelbase of origin must be retained.

f) Steering : Free

g) Wheels

The following maximum complete wheel (see Art. 252 1) widths in relation with the cylinder-capacity will be authorised :

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

Cars 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 recognised 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) Aerodynamic devices

Aerodynamic 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 plane passing through the wheel hub, and may be inscribed between the lowest suspended part and the ground.

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. 255 i).

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

Cars 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 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 the 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 and the elements stricly related to the functioning of the engine (air box) 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 of the rear wheels.

.../...

f3) Opening of the cockpit

In an open car, the opening defining the cockpit should be symmetrical about the longitudinal axis of the car.

Doors are optional. If they are foreseen, they must comply with the dimensions of Art. 255 e).

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 dimensions and equally disposed on each side of the longitudinal axis of the car. Seats shall be firmly 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 km minimum should be equipped with safety fuel tanks conforming 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 inside the main structure of the car. 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 standardised 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 vent of a rupture of the fuel tank.

A collector tank of an 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 gear-box 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 5 g. Its dimensions shall be such that in no case can the driver's head be trapped between the roll-over bar and the headrest itself.

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 cockpit floor 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.

m) Starting of the engines

The starting of the engines is permitted both on the starting 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.

.../...

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 weighing 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 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) Starting : The starting of F1, F2 and F3 engines is authorised 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.

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.

An oil storage tank, 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 gear-box or final drive casing.

B) Supplementary prescriptions common to F1 and F2 :

1) Coachwork : No element of the coachwork shall exceed in height an horizontal plane situated at 80 cm above the lowest point of the

.../...

entirely sprung structure of the car, with the exception of the safety roll-bars and of the elements strictly related to the functioning of the engine (air-boxes).

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.

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

The crushable structure is included in that width.

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.

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

2) 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, windscreen, etc.

a) The crushable structure should be a sandwich construction based on fire resistant core of minimum crushing strength of 25 lb/squ. 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 thickness 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.

Art. 274 - INTERNATIONAL FORMULA N° 1

Validity : From January 1st 1966 to December 31st 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 authorised on the basis of the Equivalence Formula given under Article 252 i).

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.

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 83 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 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 authorised 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.

Safety measures enforced as from 1st May 1976 :

- Total rear overhang = 80 cm.
- Total front overhang = 120 cm.
- Maximum width of the complete rear wheel = 21". Diameter = 13" (measurement between two vertical planes).
- Front wheels = free (max. width = 21").
- Overall width of car = 215 cm.
- 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.

The highest point of the air box orifice will be included in that height. The total height of the air box may exceed that dimension by 5cm.

- There will be near the dashboard a substantial structure (for example: roll bar, etc.) such as a straight line drawn from the top of the main roll bar to the top of that structure passes over the driver's helmet.
- A substantial structure will extend in front of the pedals.
- Oil pipes will be protected by a 10 mm thick crushable structure.
- Oil coolers will be protected by a 10 mm thick crushable structure. No part of the car containing oil may be situated aft of the rearmost casing (gearbox or differential).
- The minimum height concerning the exhaust is suppressed.

Art. 275 - INTERNATIONAL FORMULA N° 2

Validity : From January 1st 1972 to December 31st 1977

Reciprocating piston-engines :

Engine cylinder-capacity inferior or equal to 2,000 cc. Supercharging forbidden.

Minimum weight, without ballast: 500 kg.

Engine : Free.

Maximum number of cylinders : 6

Gearbox :

Five gears maximum, not including the reverse gear.

The propulsion will be ensured by two wheels maximum.

Maximum width of the coachwork : 130 cm.

Art. 276 - INTERNATIONAL FORMULA N° 3

Validity : From January 1st 1974 to December 31st 1976

Reciprocating piston engines or Wankel engine exclusively. (Wankel: re Art. 252 i).

.../....

Maximum cylinder-capacity : 2,000 cm^3.

Case of the reciprocating piston engine :

The maximum cylinder-capacity may be obtained by increasing or reducing either the bore or stroke or both dimensions.

Maximum number of cylinders : 4

The engine block and cylinder head castings, machining completed, must be those of an engine equipping a car model of which the FIA has ascertained the series-production of at least 5,000 units yearly. The original engine block and cylinder head may be modified freely by removal of material to the exclusion of any addition of material. However, it is permitted to sleeve an engine block that originally is not fitted with sleeves.

The type of crankshaft bearings may not be modified (the replacement of a plain bearing by a roller bearing is therefore forbidden).

It is pointed out that whatever the type of the engine used, it is not compulsory that the different mechanic components of the engine should proceed from the original engine.

The induction system is free but it must compulsorily be fitted with a throttling flange of 3 mm in length and with a parallel hole of 24 mm diameter. Through this throttling flange all the air feeding the engine must pass.

The throttling flange must compulsorily be made of metal or metallic 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.
Minimum track : 120 cm.
Maximum rim width : 10 inches.

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 metre (measurement made from the centre of the rear wheel axle).

Behind the front wheels, the coachwork must not exceed 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 N° 20 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 tyres 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 events organisers 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.

Art. 277 - FORMULE LIBRE RACING CARS (Group 8)

It is permitted to organise 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,A3 B1 (last &).

T I T L E 5

FORMULA SUDAM

Validity : As from January 1st 1973 to December 31st 1977. Reciprocating piston engines only.

Engine-capacity

Formula Sudam will allow the following engine-capacities :

Maximum cylinder-capacity : from 1,800 to 2,000 cc.
Intermediate cylinder-capacity : from 1,600 to 1,800 cc.
Minimum cylinder-capacity : up to 1,600 cc.

The following weights will correspond to these engine capacities :

.../...

Maximum cylinder-capacity : 460 kg.
Intermediate cylinder-capacity : 440 kg.
Minimum cylinder-capacity : 420 kg.

Maximum number of cylinders : 4

Origin of cylinder-head and engine block :

The engine block and cylinder-head castings, machining completed, must be those of an engine equipping one of the cars listed below. Engines with more than two valves per cylinder are not eligible.

In December of each year the CSI will establish a list of car models manufactured in South America, the engines of which are eligible for use in Formula Sudam. To be included in this list the car models' production must have attained one of the following production minima :

For car-models of which both engine and chassis are entirely manufactured in a South American country : 500.

For car-models of which all suspended chassis and coachwork elements are manufactured in a South American country but the main engine components of which are imported for assembly : 1,000.

For car-models of which all chassis, coachwork and main engine components are imported and assembled : 2,000.

Car-models imported as complete units, i.e. chassis, coachwork and engine assembled, are not eligible.

List valid for 1976 :

Make	Type of car	Cylinder capacity
Alfa Romeo	Giulia 1300	1250 cc
	Giulia 1750	1719 cc
Chrysler	Avenger	1639 cc
		1812 cc
Citroen	2 CV	424 cc
	3 CV - Ami 8 - Ami 6 - Dyane 6	602 cc
Fiat	600	700 cc
	850 Coupé - Berline	843 cc
	124 - Special	1197 cc
		1438 cc
	125 - Special	1608 cc
	128	1166 cc
	1500	1500 cc
	1600 Berline - S	1624 cc
Fiat Zastava	1300	1300 cc
Ford	Escort GT	1297 cc
	Escort de luxe	1098 cc
	Cortina	1933 cc
	Corcel - GT	1289 cc
General Motors	Chevette	1400 1600 cc
Hillman	Arrow	1498 cc
Honda	N 600	598 cc

.../...

Mercedes Benz	200	1998 cc
Morris	1275 GT	1275 cc
Nissan	Datsun 510	1300/1500 cc
Opel	Kadett	1078 cc
	Rekord	1492 cc
Peugeot	404	1618 cc
	504	1971 cc
Renault	R4	750/1020 cc
	R6	1118 cc
	R16 TS/R16	1565 cc
	R12	1289 cc
Simca-Chrysler	1000-1100	1000/1201 cc
Volkswagen	1200	1200 cc
	1300	1300 cc
	1500	1500 cc
	1600	1600 cc

Modifications :

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 and number of crankshaft bearings may not be altered (the replacement of a plain bearing by a roller bearing is therefore forbidden).

The induction system is free as long as no direct or indirect injection is used. It must be fitted with an air-restrictor of 3 mm in length and with a parallel hole of of 24 mm diameter. All the air feeding the engine must pass through this air-restrictor.

The air-restrictor must compulsorily be made of metal or metallic alloy.

The material of the air-box is free, provided it is not a porous material.

The entire induction system, including manifolds, carburettors, air-box and restrictor, must fit into a box of 1 m long, 50 cm wide and 60 cm high. It must be possible to remove the entire inlet system from the engine as one unit with the cylinder head(s).

No supercharging device is allowed even if one was fitted on the original engine in series-production.

The other original parts of the engine may be replaced or modified without restriction.

The CSI reserves its right after the experience obtained, to modify the dimensions of the air-restrictor with a shorter notice than two years.

Gear-box

The gear-box is free. It may not have more than five forward speeds plus the compulsory reverse gear. Ratios are free. The use of a

.../...

limited slip differential is allowed.

Chassis and coachwork

The main structure of the chassis and the coachwork must be manufactured in a South American country. To facilitate control South American National Sporting Authorities will issue certificates of origin to every Formula Sudam car built on their territory.

As a transitory measure, chassis and coachworks manufactured outside South American will also be allowed as long as they have been imported into South America before April 1st 1972. The owners should apply to their respective National Clubs to obtain the relevant certificate of origin.

The use of alloys including more than 8% magnesium is forbidden for all suspended and non-suspended parts of the chassis (suspension uprights, wheels, etc.).

Fuel tanks

The outer skin of the metal container should be in aluminium and have a minimum thickness of 1,5 mm. By outer skin should be understood all faces of the tank except that adjacent to the driver compartment.

The aluminium alloy should have a minimum tensile strength of 14 tons/sq. inch and a minimum elongation of 12%.

The containers should be fitted with a rubber bladder safety fuel cell conforming to FIA/FT3 regulations.

Temporarily as an alternative to rubber bladder safety fuel cell it will be permitted to use an aluminium container of 1,5 mm wass thickness, the outer skin of which is bonded preferably on the inside, with glass fibre reinforced polyester of at least 3 mm thickness.

The total maximum fuel capacity of the tank is 60 litres.

Overall dimensions :

Minimum wheelbase : 200 cm
Minimum track : 120 cm

The body dimensions may not exceed the maximum specified for the International F3.

Tyre and restrictions

The maximum rim width allowed is 10 inches. The tread width of tyres is limited to a nominal value of 8 inches, plus a certain tolerance to compensate for tyre wear. This tolerance is provided for in the drawing N° .. (green section, Sporting Yearbook) representing the measuring calibre to be used during the scrutineering.

Checking may be done at any moment of race and practice.

The measuring calibre being applied horizontally as regards its longitudinal axis and vertically as regards its transverse axis, without exercising pressure to the tyre tread, points A and B (see drawing) must be in contact with the tyre tread.

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 tyres of dimensions evidently smaller than

.../...

8 inches, points A and B will naturally not touch the tyre tread simultaneously, but checking will then not be necessary.

Vacuum tightness control

Checking procedure identical to that prescribed for F3 (see green section, Sporting Yearbook).

General prescriptions and definitions

Cars of Formula Sudam should conform to all the general specifications applicable to single-seaters as specified under Art. 252 p), q), Art. 253 b), c), d), h), j), o), Art. 273 A1), A2), A3), A6.

NATIONAL FORMULAE

Registration of National Racing Formulae

The CSI will accept to study the registration of "national" formulae, in order to have their technical prescriptions known at an international level and to ensure a certain stability and a standardisation of the regulations which rule them.

1 - In pursuance of Arts. 253 and 273, any ACN has the right to define regulations applying to given types of "Formula libre" racing cars denominated hereafter : "National Formulae".

2 - Are eligible for registration only the applications presented by at least 2 National Sporting Authorities and concerning a National Formula used in at least 2 countries.

3 - The FIA will accept, in compliance with the preceding Art. 2 to register on a voluntary basis any set of prescriptions defining such National Formulae.

The regulations thus registered by the FIA will be applicable in countries, the ACNs of which have declared to abide by them.

The declaration made by the National Sporting Authority to adopt the regulations of a determined National Formula is exclusively valid for the regulations such as they were originally deposited at the FIA, and this National Sporting Authority is entitled to withdraw this declaration if the regulations are altered afterwards.

The withdrawal of a declaration for another reason than the one hereabove mentioned, must compulsorily be communicated to the FIA before December 31st in order to be valid as from the following year.

4 - From the time when such a National Formula is registered, its appellation can be used, in those countries where the ACNs have adopted the registered regulations, only for cars entirely complying with the regulations deposited at the FIA.

5 - Any application for the registration of regulations for a National Formula should be addressed to the FIA at the latest on October 1st, to be valid as from January 1st of the following year.

The National Formulae can(but it is not compulsory) form the subject of restrictions as regards the engine or other manufacturing elements, in order to allow exclusively the use of castings of a given make. Such a one-make Formula may have a distinct commercial name related to the imposed design restrictions.

.../...

6 - The National Sporting Authorities which have adopted a determined National Formula may file on application at the FIA in view of the organisation of a reward including several countries.

Any application of that kind will be submitted to the appreciation of the CSI whose decision will depend on the number of countries interested by the organisation of an event included in that reward and on the advisability or the necessity for the general interest of Automobile Sport, to introduce such a form of competition.

7 - The organisation of any other type of international reward without the FIA's agreement, as prescribed in the above Art. 6 will entail the application of penalties.

National Formulae registered by the FIA

	Nation - Nazione	Limite de cyl (ccm) Capacity limit (cc) Max. Hubraum (ccm) Cilindrata max. (cc)	Moteur dérivé de Engine origin Motor Herkunft Motore derivato da	Type de Châssis Chassis base Chass Basis Tipo di telaio	Secretariat Head office Hauptbüro Segretaria
F.V.	D	1300	VW 1300	VW 1300	(Int) Formel Vau Europa Lilienstr. 43 D-8000 München 8
F. Super V	D	1600	VW 1600	Single-seater	(Int) Formel Vau Europa Lilienstr. 43 D-8000 München 8
F. Ford	GB	1600	Cortina	Single-Seater	RAC Motor Sport Div. 31 Belgrave Square London SW 1 X 8 GH
F. Renault	F	1565	Renault Gordini	Single-seater	FFSA 136 rue de Longchamp Paris 16ème
F. Renault Europe	F	1596	Renault Gordini	Single-seater	FFSA 136 rue de Longchamp Paris 16ème
F. Sudam Touring	RA		Valid until 31.12.76. For all information, send to : CSI Secretariat, 8 Place de la Concorde, Paris, 8e France - Automovil Club Argentino, Avenida del Libertador 1850, Buenos Aires, Argentina.		

LISTE DES EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS DONT LA VALIDITE EST SUPPRIMEE A PARTIR DU 1er JANVIER 1976

LIST OF THE RECOGNITION EXTENSIONS WHICH VALIDITY IS SUPPRESSED AS FROM 1st JANUARY, 1976

°
° °

La suppression de cette validité intervient pour trois raisons principales :

1) L'Annexe J 1976 prévoit une liberté totale pour la pièce précédemment homologuée (exemple : protections inférieures, ..., etc...)

2) L'Annexe J 1976 ne prévoit plus l'utilisation d'un tel équipement dans le groupe considéré (exemple : culasse 4 soupapes par cylindres homologuée à 100 exemplaires en Groupe 2, ... etc...).

3) L'Annexe J 1976 définit d'une manière précise certains équipements qui n'ont plus lieu d'être homologués.(exemple : extensions d'ailes ... etc...)

L'astérisque(*)signifie que l'extension n'est pas supprimée dans sa totalité. Seuls les postes mentionnés ne sont plus valables à partir du 1/1/1976.

Les éléments mécaniques homologués, ainsi que les transformations permises en Gr.2 & 4 avant le 31/12/75 selon les prescriptions de l'Art. 260 de l'Annexe J 1975 sont utilisables jusqu'au 31/12/1977 en rallyes. La voiture sera automatiquement transférée en Gr. 4

The suppression of the validity is for 3 main raisons :

1) 1976 Appendix J now foresees a total freedom for the previously recognized part (example : protection shields, etc.)

2) 1976 Appendix J does not allow the use of such a piece of equipment in the group considered (example : four valves per cylinder heads recognized under the 100 units regulation in group 2, ... etc.)

3) 1976 Appendix J defines with precision certain items which therefore need no longer be recognized (example : wing extensions, ... etc.)

The asterisc(*)means that the extension is not totally suppressed, only the items mentioned being cancelled.

Mechanical elements recognized in Groups 2 & 4 before December 31st 1975 as well as the authorized modifications according to the prescriptions of Art. 260 of 1975 Appendix J can be used until 31/12/77 for rallies. The car will be automatically transferred to Group 4.

.../...

(D) ALLEMAGNE

AUDI	5559	80 GT	1/1V	- Protection inférieure
			2/2V	- Extensions d'ailes
	5582	50	1/1V	- Extensions d'ailes
B M W	5117	1602	19/15V*	- Extensions d'ailes - Châssis aux. renforcé - BV automatique
			22/18V	- Renforts châssis - Supports moteur
			24/19V*	- Roues + voies - Renfort châssis - Poids embrayage + volant - Axes AR - Boites de vitesses - Protection inférieure
			25/20V	- Culasse aluminium
			33/24V	- Carter sec
			38/26V*	- Renforts châssis
			39/27V	- Extensions d'ailes
			44/28V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
			45/29V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
			47/31V	- Bielle
			50/33V*	- Renforts châssis - Volant moteur - embrayage
			51/34V	- Extensions d'ailes
			52/18E	- Errata culasse 16 soupapes
			53/19E	- Errata culasse 16 soupapes
			54/36V*	- Châssis aux. renforcé
			55/37V	- Direction
	5258	2002	Page 12	- Voies AV - AR - Extensions d'ailes - Roues - Pneus - Embrayage + volant - Boîtes de vitesses ZF
			1/1V	- Châssis aux. Renforcé - Extensions d'ailes - Protection inférieure
			6/5V*	- Renforts châssis
			8/6V	- Voies AV - AR - Eléments de carrosserie allégés - Roues -

.../...

suite contd.	5258	2002	8/6V	- Pneus - Renforts chassis - Poids volant + embrayage - Embrayage - Boîtes de vitesses ZF - Protection inférieure -
			10/7V	- Protection inférieure
			15/11V	- Carter sec
			19/13V *	- Renforts châssis (photos 4-7)
			20/14V	- Extensions d'ailes
			21/15V	- Bielle - Châssis aux. renforcé - Différentiel
			23/16V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
			24/17V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
			25/18V *	- Renforts châssis - Carter sec - Volant - Vilebrequin - Bielle - Embrayage
			27/19V	- Bielle
			31/23V	- Extensions d'ailes
			32/24V	- Direction
			34/25V	- Extensions d'ailes
			36/27V *	- Châssis aux. renforcé
	5331	2002 TI	Page 12	- Voies AV-AR - Eléments de carrosserie allégés - Extensions d'ailes - Roues - Pneus - Direction - Renforts châssis - Poids embrayage + volant - Embrayage - Rapports BV ZF - Différentiel
			1/1V	- Vitre AR plexi
			3/2V	- Protection inférieure
			8/7V	- Carter sec
	5384	2800 CS/A	Page 13	- Extensions d'ailes - Eléments de carrosserie allégés - Boîtier de direction
			Page 16	- Carter sec - Embrayage - Boîtes de vitesses
	5445	2002 Tii	2/1V	- Extensions d'ailes
			4/2V *	- Voies - Renforts châssis - Volant moteur - Embrayage - Boîtes de vitesses ZF - Renforts châssis (fixations suspensions et renforts de couple)

.../...

suite contd.	5445	2002 Tii	6/3V	- Bielle - Châssis aux. renforcé - Différentiel
			8/5V	- Protection inférieure
	5463	30 CS/CSI		Sans changement
	1648	30 CSL	1/1V*	- Protection inférieure - Extensions d'ailes - Carter sec - Volant moteur - Bielle - Couvercle de culasse - Embrayages - Carter d'embrayage - Boîtes de vitesses Getrag - Boîte de vitesses ZF - Carter differentiel - Rapports BV
			2/2V	- Protection inférieure
			4/3V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
			5/2E	- Direction - Pompe à huile - Vilebrequin - Carter de pompe à eau - Refroidissement axe AR
			6/4V	- Bielle
			8/6V*	- Renforts châssis
			9/7V	- Renforts châssis
			10/8V	- Extensions d'ailes
			11/9V	- Bielles
			14/11V*	- Extensions d'ailes
			15/12V *	- Embrayage - Carter d'embrayage- Refroidissement Axe AR
			16/13V	- Volant moteur - Embrayage
			17/14V	- Volant moteur - Bielles
	1663	2002 Turbo	1/1V*	- Renfort châssis
			2/2V*	- Renfort châssis - Direction
			5/5V	- Carter sec - Volant moteur - Vilebrequin - Bielle - Carter distribution - Embrayage - Refroidissement axe AR
			6/6V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
			7/7V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
FORD	5389	Capri 2.6 1		Sans changement
	5411	Capri 2 1		Sans changement
	1627	Capri RS 2600	1/1V*	- Protection inférieure
			5/3V	- Extensions d'ailes

.../...

N S U	5226	1200 TT	Page 12	- Capot AR
			1/1V	- Roues-
			9/5V	- Extensions d'ailes - Vitres plexi - Protection inférieure - Siège
			10/6V	- Vitres plexi
			12/7V	- Capots plastique
			14/9V	- Extensions d'ailes
	1488	TTS	Page 12	- Capot moteur - Roues + pneus
			1/1V	- Rapports BV
			7/3V	- Extensions d'ailes - Vitres plexi - Siège - Protection inférieure
			8/4V	- Vitres plexi
			10/5V	- Capots allégés
OPEL	5145	Kadett Rallye 1100	5/1V*	- Protection inférieure
			7/3V*	- Roues - Protection inférieure
			10/5V	- Radiateur d'huile
			14/7V	- Extensions d'ailes - Renforts châssis
	5209	Kadett Rallye 1900	2/2V*	- Protection inférieure
			6/5V	- Radiateur d'huile
			9/7V*	- Extensions d'ailes - Renforts châssis
			10/8V*	- Eléments de carrosserie allégés - Axe AV renforcé - Culasse aluminium - Embrayage
			13/10V	- Boîte de vitesses ZF
	5210	Kadett Rallye 1100	2/2V	- Protection inférieure
			5/4V	- Radiateur d'huile
			9/6V	- Extensions d'ailes - Renforts châssis
	5242	Commodore GS	1/1V	- Protection inférieure
			4/3V	- Radiateur d'huile
			7/5V	- Extensions d'ailes
			12/8V*	- Extensions d'ailes - Vitres plexi
			14/10V	- Axe AV renforcé - Capots & portes allégés - Embrayage
	5244	Kadett Rallye 1900	Page 12	- Siège Roues - Protection inférieure

.../...

suite contd.	5244	Kadett Rallye 1900	1/1V		- Culasse "Sprint"
			4/3V		- Radiateur d'huile
			7/5V	*	- Extensions d'ailes - Renforts châssis
			8/6V	*	- Vitres plexi - Capots & portes allégés - Siège - Axe AV renforcé - Embrayage - Culasse aluminium
	5390	Manta 1600	Page 15		- Extensions d'ailes - Axe AV renforcé - Embrayages
			4/3V		- Boîte vitesses ZF
	5391	Manta 1900	Page 15		- Extensions d'ailes - Axe AV renforcé - Embrayage - Culasse aluminium
			4/2V		- Boîte de vitesses ZF
	5398	Ascona 1900	Page 15		- Extensions d'ailes - Axe AV renforcé - Embrayage - Culasse d'aluminium
			3/1V		- Boîte de vitesses ZF
			5/3V		- Bielle - Carter sec
			12/6V		- Axe AV renforcé
			13/7V	*	- Renfort axe AV - Renforts châssis
			14/8V		- Bielle
			17/11V		- Renforts châssis
	5399	Ascona 1600	Page 16		- Extensions d'ailes - Axe AV renforcé - Embrayages
			10/4V		- Boîte de vitesses ZF
	5449	Kadett Rallye 1200			Sans changement
	5516	Commodore B GS/E coupé	1/1V	*	- Boîte de vitesses ZF
			2/2V	*	- Extensions d'ailes - Carter sec - Culasse
	5555	Commodore B GS/E Berline			Sans changement
	1597	Commodore GS	Page 12a		- Vitres plexi - Extensions d'ailes - Capots & portes allégés - Renforts châssis - Protections inférieures
			Page 12b		- Embrayage-
			1/1V		- Embrayage - Renfort châssis
			2/2V		- Culasse - Boîtes de vitesses ZF
			3/3V		- Bielle - Carter sec

.../...

suite contd.	3012	Opel GT 1900	Page 12b	- Siège - Extensions d'ailes - Vitres plexi - Culasse aluminium
			1/1V	- Axe AV renforcé - Capots & portes allégés - Embrayage
			3/3V	- Boîte de vitesses ZF
			4/4V	- Bielle - Carter sec
			5/5V	- Supports moteur
	644	Kadett C	1/1V *	- Roues - Boîte de vitesses - Axe AV renforcé - Renforts châssis
			2/2V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
			3/3V	- Embrayages - Bielle - Carter sec - Carter distribution
			4/4V *	- Extensions d'ailes
			5/5V	- Boîte de vitesses
PORSCHE	3011	911 E/T	Page 12	- Protection inférieure
	3025	911 S	Page 12	- Ailes plastique - Portes allégées - Capot AV plastique - Vitres plexi - Pare chocs plastique - Cylindres métal léger - Culasse double allumage - Extensions d'ailes - Protection inférieure
			5/3V	- Embrayage - Protection inférieure - Renforts châssis
	3042	914/6	Page 13	- Capots plastique - Vitres plexi - Pare-chocs plastique - Cylindre - Culasse double allumage - Vilebrequin - Protection inférieure - Extensions d'ailes - Eléments de carrosserie allégés
	3053	Carrera RS	1/1V *	- Renfort de caisse - Embrayage
			2/2V *	- Culasse double allumage - Cylindres - Carter d'arbres à cames
			3/3V *	- Extensions d'ailes
			7/7V	- Roues
			14/11V *	- Extensions d'ailes
	3060	911		Sans changement
	3061	911 S		Sans changement
	3062	911 SC		Sans changement

.../...

VOLKS-WAGEN	5575	Scirocco TS/L	4/2V	- Extensions d'ailes - Renforts châssis - Embrayage - Volant
	5583	Golf 1100		Sans changement
	5584	Golf 1500	4/3V	- Renforts châssis - Embrayage - Volant
			7/6V	- Extensions d'ailes
	5601	Polo		Sans changement
	3004	914	Page 12	- Volant direction - Protection inférieure
			1/1V *	- Extensions d'ailes

(E) ESPAGNE

SEAT	5548	1430/1600	1/1V	- Boîte 5 vitesses
	5594	1430 Especial 1800	1/1V	- Extensions d'ailes
			2/2V	- Renforts châssis
			4/4V *	- Direction
			6/6V	- Axe AR renforcé
			7/7V	- Culasse
			9/8V	- Bielle
			10/9V	- Axe AR renforcé
			11/10V	- Culasse 4 soupapes/cyl.

(F) FRANCE

ALPINE RENAULT	3035	A 110-1600	2/1V*	- Toles protection infér. Extensions d'ailes
			5/4V	- Châssis renforcé
			6/5V	- Pare-chocs - Embrayage - Direction
			11/7V	- Protection inférieure
			20/11V	- Extensions Ailes
	3066	A 310	2/1V *	- Culasse 16 soupapes Alternateur
			4/3V	- Extensions Ailes Embrayage
			6/4V	- Extensions Ailes
	3068	A 110 1600	5/2V	- Extensions Ailes
			6/3V *	- Extensions Ailes - Embrayage - Direction
			7/4V	- Protection inférieure Renforts châssis

.../...

suite contd.	3068	A 110 1600	10/5V*	- Embrayage
	585	A 110 1300	Page 10	- Protection inférieure Jantes - Echappement - Embrayage
			1/1V	- Roues - Radiateur AV - Alternateurs
			2/2V*	- Jantes
			6/5V	- Réservoir
			9/7V	- Extensions Ailes Renforts châssis
CHRYSLER	5505	Rallye 2	1/1V	- Extensions Ailes
			2/2V	- Protection inférieure
			12/8V*	- Extensions Ailes
			13/9V	- Culasse/embrayage
	5439	1100 Spéciale	6/5V	- Protection inférieure Renforts
	5263	1000 Spécial	7/3V*	- Extensions Ailes - Roues
	5371	160 GT/180	2/1V	- Culasse
			5/3V	- Culasse 16 soupapes
			6/4V	- Bielles - Embrayage
			7/5V	- Volant moteur - Vilebrequin - Carter sec
CITROEN	5511	DS 23 injection	1/1V*	- Radiateur d'huile
	5598	CX 2200	Pas de changements	
	5597	GS X 2	"	"
	5593	GS X	"	"
	5592	CS 2000	"	"
MATRA SIMCA	3057	Bagheera	1/1V	- Extensions d'ailes
PEUGEOT	5280	504 Injection	9/6V	- Volant direction
			16/9V	- Renfort
			17/10V*	- Embrayage
			18/11V	- Renforts
			21/12V	- BV - Carter embrayage
	5260	504	8/5V	- Volant direction
			13/6V	- Suspension
	5499	304 S Berline	1/1V	- Extensions d'ailes
			2/2V	- Suspension moteur

.../...

	3065	104 Coupé	Pas de changements
	3069	504 Coupé V6	Pas de changements
	3052	304 "S" Cabriolet	Pas de changements
	3046	304 "S" Coupé	Pas de changements
RENAULT	5578	Renault R5 LS	Aucun changement
	5579	Renault 16 TX	" "
	5519	R 5	" "
	5227	R 16 TS	1/1V - Echappement - Direction - Bielles - Roues - Renforts
	5491	R 17 TS	1/1V* - Renfort châssis - Embrayage - Direction
			2/2V *- Bielles
			3/3V - Extensions ailes
			4/4V -- Châssis aux. renforcé
			5/5V* - " " "
			6/6V - Renfort axe AR
	1633	R12 Gordini	1/1V - Renforts suspension AV
			2/2V - Extensions ailes
			3/3V - Renfort suspension AV
			4/4V - Châssis aux. renforcé - Embrayage
			8/7V* - Bielles - Supports BV
			9/8V - Châssis aux. renforcé
			10/9V* - " " "
			11/10V* - Renfort axe AR
	1665	R 17 TS	1/1V - Châssis aux. renforcé
			2/2V* - Renfort essieu AR
			3/3V* - Châssis aux. renforcé
			4/4V* - Bielle - Embrayage - Direction - Châssis aux. renforcé
			5/5V - Extensions ailes
			6/6V - Renforts châssis
			9/9V - Protection inférieure
			10/10V* - Culasse 16 soupapes

(GB) GRANDE BRETAGNE

BLMC	5028	Mini Cooper "S"	7/5V - Extensions Ailes - Jantes
			9/6V - Ext. ailes - Suspension

.../...

suite contd.	5028	Mini Cooper "S"	10/7V*	- Support direction
			11/8V	- Supports boîte
			13/9V	- Elements allégés
			15/10V	- Jantes - Capot alu.
			18/13V	- Culasse cross flow
	5027	Mini	4/2V	- Roues - Ext. d'ailes
			7/3V	- Culasse
			8/4V	- Freins AV
	5539	Allegro	2/2V*	- Vilebrequin - Bielle - Volant moteur
			3/3V	- Culasse
	5333	Triumph 2.5 PI	Page 12	- Protection inférieure
	5284	Mini 1000	1/1V	- Réservoir Roues - Thermostat - Extensions d'ailes
			3/3V*	- Extensions d'ailes
			5/4V	- Culasse
			6/5V*	- Freins AV
			7/6V*	- Bielle
	5405	Mini 1275 GT	1/1V*	- Extensions d'ailes - Vilebrequin - Bielle
			2/2V	- Culasse
			3/3V	- Moteur
			5/4V	- Volant moteur
	5421	Marina 1.3	1/1V*	- Culasse - Vilebrequin - Essieu AR
			2/2V*	- Protection inférieure - Vilebrequin - Culasse
			7/4V	- Protection inférieure
	5422	Marina 1.8	1/1V*	- Vilebrequin - Essieu AR
CHRYSLER	5406	Avenger 1250	Page 12	- Protections inférieures
	5407	Avenger 1500	Page 12	- Protections inférieures
			30/19V	- Embrayage
			31/20V	- Culasse 16 soupapes
			35/22V	- BV 5 rapports - Essieu AR
			37/23V	- Freins AR
	5611	Avenger 1800	3/3V	- Culasse 16 soupapes - Freins

.../...

suite contd.	5611	Avenger 1800	4/4V*	- BV 5 rapports - Axe AR - renforcé - Embrayage - Freins AR - Vilebrequin - Bielle - Volant moteur
	5503	Hillman Hunter		- Pas de changements
	5525	Avenger 1250 TC		- Pas de changements
FORD	5455	Escort Mexico		- Pas de changements
	5442	Escort Sport		- Pas de changements
	5586	Escort 1600	4/4V*	- Culasse - Vilebrequin - Bielle - Carter sec - Volant moteur - Embrayage - Volant moteur - Boîte de vitesses - Carter embrayage - Transmission - Axe AR HD - Châssis renforcé - Extensions d'ailes - Protection inférieure - Protection AR - Renfort axe AV - Suspension - Châssis renforcé - Direction - Freins AR - Freins AR - Culasse 16 soupapes
	5566	Escort RS 2000	1/1V	- Admission/Echappement
			5/5V*	- Boîte de vitesses - Carter embrayage - Axe AR renforcé - Freins - Arbres & paliers axe AR - Freins AR - Renfort châssis - Extensions d'ailes - Carter moteur - Culasse 16 soupapes - Pompe à huile - Injection - Paliers vilebrequin - Volant moteur - Embrayage - Embrayage - Volant moteur - Châssis renforcé - Protection axe AR - Transmission
	5336	Capri 3L	1/1V	- Eléments plastiques
			2/2V	- Eléments plastiques
			3/3V	- Axe AR - Carter différentiel
			4/4V	- Extensions d'ailes
			6/6V	- Carter sec
			13/7V	- Radiateurs d'huile
			14/8V	- Renforts Carrosserie - Suspension
			15/9V	- Embrayage - Freins - Carter différentiel
			16/10V*	- Extensions d'ailes - Protections inférieures

.../...

suite contd.	5336	Capri 3L	18/11V	- Protections inférieures - Pont autobloquant - Rapport Pont AR - Axe AR
	1660	Capri RS 3100	1/1V*	- Culasse 4 soupapes/cyl. Vilebrequin - Paliers - Carter sec - Bielle - Couvercle arbre à cames - Volant moteur - Embrayage - Carter embrayage - BV 5 rapports - BV 5 rapports - BV 5 rapports - Extensions d'ailes - Protection inférieure - Renforts caisse - Renforts suspension AV - Renforts suspension AV - Châssis aux. renforcé AV - Châssis aux. renforcé AV - Châssis aux. renforcé AR - Châssis aux. renforcé AR - Suspension AV renforcée - Suspension moteur - Boîtier direction - Transmission - Carter différentiel - Radiateurs huile - Freins AR - Freins AR
			3/3V*	- Extensions d'ailes
			4/4V	- Axe AR
	1605	Escort RS 1600	Pages 13 à 21 :	- Freins AR - Supports moteur - Extensions d'ailes - Axe AR renforcé - Protection infér.- Cloche embrayage - Bielles - Paliers - Protections infér.- Carter sec - Volant moteur - Embrayage
			1/1V	- Boîte 5 rapports
			2/2V	- Carter sec - Transmission
			3/3V*	- Châssis auxiliaire
			5/5V	- Carter sec - Radiateur huile
			6/6V*	- Cloche embrayage
			9/9V	- Transmission - Protections inférieures - Embrayage - Paliers - Freins AR - Extensions d'ailes
			10/10V	- Traverse renforcée - Direction
			11/11V	- Freins AR
			13/12V	- Volant moteur - Freins - Transmission
			14/13V	- Carter moteur

.../...

			17/3E	- Errata
			19/15V *	- Renforts châssis - Extensions d'ailes - Extensions d'ailes - Radiateur huile
			21/16V *	- Freins AR
			22/17V	- Freins - Moteur - Protection inférieure - Culasse - Protection moteur - Direction - Extensions d'ailes
VAUXHALL	5564	Viva Magnum	1/1V *	- Extensions d'ailes - Renforts- Différentiel - BV 5 rapports
	5565	Firenza Magnum	2/2V *	- Extensions d'ailes - Renforts châssis - Pont AR - BV 5 rapports
			6/5V	- Culasse 4 soupapes/cyl. Axe AR renforcé
			10/7V *	- Embrayage - Cloche embrayage - Direction - Vilebrequin - Bielle - Carter sec - Paliers

(J) JAPON

HONDA	5531	Civic	1/1V	- Extensions d'ailes
NISSAN	5265	P 510		- Pas de changements
	5397	Datsun 1800 SSS	1/1V	- Vilebrequin - Volant moteur
			2/2V	- Spoiler
	5373	1800 C 30		- Pas de changements
	5473	Cherry E 10	7/3V	- Extensions d'ailes
	5523	Violet J 710	2/2V *	- BV 5 rapports - Culasse - Embrayage - Renforts suspension - Protections infér. - Différentiel - Arbre transmission - Extensions d'ailes
	5609	F10 Cherry	1/1V	- Culasse - Freins - Carter sec - Transmission - Extensions d'ailes
	5434	P 610 Pages	20/22	- Bielle - Vilebrequin - Extensions d'ailes - Spoiler - Protection inf. - Suspension
			3/2V	- Suspension
	5355	P510 SSS	1/1V	- Extensions d'ailes
			2/2V	- Volant moteur - Vilebrequin - Bielle
	3023	240 Z Page	9bis	- Extensions d'ailes - Spoiler- Admission

.../...

suite contd.	3023	240 Z	Page 10	- Réservoir
			1/1V	- Protection inférieure
			2/2V	- Eléments plastique - Train AV
			3/3V	- Pare-chocs
			4/4V	- BV 5 rapports - Protection
			5/5V	- Moteur - Vilebrequin - Volant - Frein AV - Bielle
			8/7V	- Protection inférieure
			10/9V	- Culasse - Boîte de vitesses
			11/10V	- Transmission - Pont AR
			12/11V	- Protection inférieure
			13/12V	- Extensions d'ailes
			14/13V *	- Vilebrequin - Bielle - Embrayage
			18/16V *	- Carter Sec - Embrayage - Transmission
	3072	260 Z 2+2	1/1V *	- Vilebrequin - Bielle - Culasse - Carter sec - Volant moteur - Embrayage - Boîte de vitesses - Carter embrayage - Transmission - Pont AR - Renforts châssis - Protection infér. - Pare-chocs
TOYO KOGYO	5544	Mazda S 124 A	2/1V *	- Protection inférieure - Ext. ailes - Spoilers AV - AR
	5436	S 102 A	Page 17	- Ext. ailes - Protection inférieure
			1/1V	- Spoilers
	5435	STC		- Pas de changements
	5378	S 122 A	Page 10/1	- Extensions d'ailes
			Page 10/2	- Protection inférieure
			1/1V	- Extensions d'ailes
			3/2V	- Boîte 5 rapports
	5610	CB 12 S		- Pas de changement
TOYOTA	5470	KP 31	Page 22/22	- Extensions d'ailes
	5471	KP 31S	1/1V	- Extensions d'ailes
	5469	KP 30	Page 19/19	- Extensions d'ailes
	5536	KP 47	1/1V	- Culasse 16 soupapes
			2/2V	- Direction
			6/4V	- Carrosserie - Extensions d'ailes

.../...

5318	KE 11	Page 10	- Freins
		1/1V	- Extensions d'ailes
5360	KE 20	7/7V	- Freins
		9/8V	- Extensions d'ailes
		10/9V	- Extensions d'ailes
5359	KE 25 S	3/3V	- Extensions d'ailes
		4/4V	- Extensions d'ailes
5604	TE 45		- Pas de changement
5603	TE 30		- Pas de changement
5602	KE 30		- Pas de changement
5437	Celica 1900	2/2V	- Carter sec
		4/3V	- Moteur - Culasse - Embrayage - Pont AR - Direction Suspension
		5/4V	- Protection inférieure
		7/6V	- Culasse 16 soupapes - Carter embrayage - Carter différentiel
		9/7V *	- Axe AR - Autobloquant
5418	TA 20 K	Page 17	- Spoilers - Ext. d'ailes
		7/5V *	- Axe AR HD
		9/7V *	- Culasse - Protection inf.
		10/8V *	- Vilebrequin - Carter sec - Culasse - Renforts
		12/9V *	- Direction
		14/10V	- Freins
		15/11V	- Protection inf. - Freins
		19/14V	- Freins
5417	Carina 1400/1600	P. 18	- Extensions d'ailes
		8/6V	- Freins
5576	Lift back RA 25		- Pas de changement
5419	Corolla 1400/1600	P.18	- Extensions d'ailes
		5/4V	- Extensions d'ailes
		6/5V	- Extensions d'ailes
5577	Celica TA 27		- Pas de changement
5420	Corolla TE 25N	P.18	- Extensions d'ailes
		6/5V	- Extensions d'ailes
		7/6V	- Extensions d'ailes
		11/10V	- Ext. d'ailes - Jantes

.../...

suite contd.	5420	Corolla TE 25N	15/13V	- Ext. d'ailes
			17/15V	- Direction
			18/16V *	- Moteur - Suspension
			21/19V	- Extensions d'ailes
			22/20V	- Culasse 4 soupapes/cyl. - Vilebrequin - Volant - Embrayage - Bielle
			23/21V	- Culasse double allumage - Distributeur - Carter distribution
			27/22V	- Freins AR
MITSUBISHI				
	5532	A62 FTO		- Pas de changements
	5416	A52 HU		- Pas de changements
	5529	A71	Pages 17&18	- Extensions d'ailes - Jantes
			Page 10	- Freins
	5467	A 61 FTO		- Pas de changement
	5468	A 53 H		- Pas de changement
	5485	A 55 C		- Pas de changement
	5628	A 72	Page 18	- Extensions d'ailes
			1/1V	- Moteur 1600
			2/2V*	- Vilebrequin - Culasse - Bielle-
			3/3V	- Renfort suspension

(S) SUEDE

SAAB	5125	Sedan V4	3/3V*	- Protection inférieure
			4/4V	- Boîte de vitesses
			9/7V	- Pont action limitée
			12/9V*	- Portes allégées - Vitres plexi - Embrayage
			13/10V*	- Extensions d'ailes - Axe AR renforcé
	5534	99	6/5V*	- Kit de renforts châssis
			7/6V	- Refroidissement différentiel
			11/7V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
	3058	Sonnett III	1/1V	- Embrayage - Bielle - Vilebrequin
			2/2V	- Culasse
			3/3V	- Volant moteur - Carter BV

.../...

	598	Sonnett V4	Page 12	- Carter BV - Pont action limitée
			1/1V	- Pont action limitée
VOLVO	5289	142 S		- Sans changement
	5314	142 S B 20	Page 13	- Culasse
			1/1V*	- Protection inf. - Axe AR renforcé - Safari kit (renforts)
			3/2V*	- Sièges
			5/4V	- Eléments de carrosserie allégés
			12/5V	- Safari kit (renforts)
			13/6V*	- Volant moteur
			16/7V	- Carter BV - Embrayage -
			17/8V	- BV 5 rapports - Carter embrayage
	5410	142/144 GL	Page 12	- Pont action limitée
			Page 13	- Protection inférieure
			2/1V	- Safari kit (renforts)
			10/5V*	Carter BV - Protection inf.- Embrayage
	3036	1800 E		- Sans changement

(USA) ETATS-UNIS

CHEVROLET				
	5310	Camaro	Page 14	- Capot AV - Direction
			Page 15	- Axe AR - Freins AR - Carter sec - Freins AR - Embrayage 3 disques - Ext. d'ailes
			3/3V	- Ext. d'ailes - Volant moteur - Bielle
			7/7V	- Carter sec
			8/8V	- Poids - Intérieur - Ventilateur
			9/9V	- Capacités - Dimensions - Becquets - Ext. d'ailes - Carter sec - Radiateurs - Transmission - Direction - Freins
			10/10V	- Axe AR - Freins
			12/11V*	- Axe AR - Freins AR - Freins AR - Axe AR - Freins AR - Embrayage

.../...

	3070	Vega Monza	P. 14	- Axe AR
			1/1V *	- Volant moteur - BV 4 rapports - BV 5 rapports - Axe AR - Freins AR
				Direction - Carter sec - Extensions d'ailes
			2/2V	- BV 5 rapports

(I) ITALIE

ABARTH	1486	1000 Berlina	Page 16	- Vilebrequin - Paliers - Bielles
			Page 17	- Roues
			8/3V	- Ext. d'ailes - Vitres plexi
			9/4V	- Culasse radiale
			10/5V	- Capot plastique
	1487	850 TC		- Roues - Arbres de transmission
			Page 16	- Roues
			7/3V	- Extensions d'ailes - Vitres plexi
			8/4V	- Capot plastique
	539	1000 OTS Coupé	2/2V	- Bielle
ALFA ROMEO	5046	Giulia Super	B/V *	- Roues
			P. 11	- Boîte de vitesses
	5126	Giulia GTV	P. 11	- Boîte de vitesses
	5148	GT 1300 Junior	B/V *	- Embrayage - Supports BV - Carter BV - Poids 160 + 161
			P. 10	- Boîte de vitesses
			6/4V	- Extensions d'ailes
			8/5V	- Roues
	5425	2000 Berlina		Sans changement
	5440	2000 GTV	Page 10	- Extensions d'ailes
			Page 14	- Volant moteur - Extensions d'ailes - Boîtier de direction - Culasse double allumage - Distribution double allumage
	5480	GT Junior 1.6	1/1V	- Extensions d'ailes

.../...

5497	Alfetta	P. 13	- Culasse double allumage Extensions d'ailes
		1/1V *	- Culasse 4 soupapes/cyl.
		3/3V	- Extensions d'ailes
		5/4V *	- Carter d'embrayage - Carter sec - Embrayage - Roues
		7/5V	- Protection inférieure
		10/7V	- Protection inférieure
5570	Alfasud T1	1/1V	- Protection inférieure
		2/2V	- Protection inférieure
		4/4V *	- Extensions d'ailes
5581	Alfetta GT	1/1V *	- Extensions d'ailes - Culasse double allumage - Culasse 4 soupapes/cyl. - Carter d'embrayage - Embrayage - Protection inférieure - Carter sec
1557	GTA 1300 Junior	P.9/10	- Roues - Radiateur d'huile - Embrayage - Ext. d'ailes Boîte de vitesses
		3/1V *	- Extensions d'ailes
		4/2V	- Sièges
		5/3E	- Extensions d'ailes
		6/3V *	- Boîtier de direction
		7/4V *	- Eléments de carrosserie allégés - Roues
		8/5V	- Eléments de carrosserie allégés
		9/6V	- Culasse
		11/8V	- Culasse 4 soupapes/cyl. - Carter sec
1565	1750 GTV	P. 10	- Radiateur d'huile - Boîte de vitesses
		P. 14	- Extensions ailes - Roues
		1/1E	- Filtre à air
		2/2E	- Errata

.../...

	1576	1750 GT Am	P. 12	- Extensions d'ailes - Roues - Boîte de vitesses
			1/1E	- Errata ailes
			2/1V *	- Boîtier de direction
			3/2V *	- Eléments de carrosserie allégés - Boîtier de direction - Embrayage & volant - Culasse - Roues
			5/3V	- Pare-chocs
			6/4V	- Volant
			7/5V	- Bielle
	3008	Spyder 1300 Junior		- Sans changement
	3034	JZ 1300	1/1V	- Extensions d'ailes
	3044	Montréal	Page 10	- Ext. d'ailes (1/1V)
			2/2V	- Vilebrequin - Bielle - Embrayage - Volant
	625	Giulia Sprint GTA	P.11	- Embrayage - Roues
			P.10	- Boîte de vitesses
			2/1V	- Extensions d'ailes
			4/2V *	- Roues
			5/3V	- Extensions d'ailes
			8/5V	- Eléments de carrosserie allégés
	641	Alfetta GT Am	1/1V *	- Extensions d'ailes - Culasse double allumage - Culasse 4 soupapes/cyl. - Carter d'embrayage - Radiateur d'huile - Embrayage & volant - Carter sec - Protection inférieure
AUTO-BIANCHI	5340	A112	1/1V	- Extensions d'ailes
	5518	A 112 Abarth	1/1V	- Extensions d'ailes
	5606	A 112 Abarth 70HP	1/1V	- Extensions d'ailes
DE TOMASO	3047	Pantera	Page 10	- Ext. d'ailes (2/2V) - Embrayage & volant (1/1V)
			5/5V	- Carter sec
FIAT	5110	124	3/1V	- Roues

: .../...

suite contd.	5110	124		5/4E	- Errata roues
	5165	124	Sport Coupé	2/2V*	- Boîte de vitesses
				14/4V	- Allumage électronique
	5216	850	Spécial	Page 10	- Roues
				3/3E	- Errata roues
	5255	124	Special	Page 10	- Roues
				4/2E	- Errata roues
				17/9V*	- Extensions d'ailes - Renforts châssis - Boîtier de direction - Axe AR - Supports BV
	5304	128		Pages 14 & 15	- Roues
				1/1E	- Errata roues
				5/1V	- Extensions d'ailes
	5415	128	Rally	Page 10	- Roues
				3/1V	- Extensions d'ailes
				7/3V	- Bielle & vilebrequin
	5441	128	Coupé 1300	2/1V	- Extensions d'ailes
				4/2V	- Vilebrequin & bielle
				6/4V	- Embrayage & volant
	5458	128	Coupé 1100	3/2V	- Vilebrequin & bielle
				4/3V	- Extensions d'ailes
	5591	128-1300			- Sans changement
	3007	124	Sport Spider		- Sans changement
	3029	124	Sport Spider 1600	P. 10	- Renforts châssis
				P. 13	- Roues
				4/2V	- Eléments de carrosserie allégés
				6/3V*	- Châssis aux. renforcé - Renforts axe AR
				7/4V*	- Extensions d'ailes
				9/5V	- Boîtier de direction

.../...

suite contd.	3029	124 Sport Spider 1600		13/6E	- Errata boîtier direction
	3050	X 1-9	Page 10		- Embrayage & volant - Vilebrequin - Bielle
				1/1V	- Extensions d'ailes
	3059	124 Abarth Rally		1/1V *	- Châssis aux. renforcé
				2/2V *	- Extensions d'ailes - Boîtier de direction - Embrayage & volant
				5/5V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
				7/1E *	- Errata extensions d'ailes
				9/8V *	- Extensions d'ailes - Radiateur d'huile
				10/9V *	- Extensions d'ailes - Protection inférieure
				11/10V *	- Embrayage & volant - Bielle - Extensions d'ailes
				12/11V *	- Châssis aux. renforcé - Embrayage & volant
FERRARI	633	365 GTB 4	Page 10		- Pare-chocs résine - Extensions d'ailes
	3049	Dino 246 GT		1/1V	- Boîte de vitesses
INNOCENTI	5292	Mini Cooper MK2			- Sans changement
	5483	Mini Cooper 1300			- Sans changement
LAMBORGHINI	642	Urraco P250	Page 10		- Culasse double arbre
LANCIA	3006	Fulvia 1.6 HF	Page 13		- Vitres plexi - Renforts châssis
				5/2V	- Châssis aux. renforcé
				8/3V *	- Eléments de carrosserie allégés
				9/4V	- Châssis aux. renforcé
				11/5V	- Extensions d'ailes
				17/9V	- Arbre de transmission

.../...

suite contd.	3006	Fulvia 1.6 HF	18/10V	- Protection inférieure
	3020	Fulvia 1.3 S	Page 13	- Vitres - Roues - Boîtier de direction - Extensions d'ailes
			1/1V	- Protection inférieure
	3031	Fulvia Sport 1.3S	P.13	- Boîtier de direction - Extensions d'ailes
	3064	Beta Coupé	1/1V *	- Extensions d'ailes - Châssis aux. renforcé
			2/2V *	- Culasse 4 soupapes/cyl. - Embrayage & volant
			5/5V *	- Boîtier direction - Arbre de transmission
			7/7V	- Bielle
			8/8V *	- Embrayage & volant - Châssis aux. renforcé - Extensions d'ailes - Protection infér.
	640	Stratos HF	1/1V *	- Embrayage & volant - Extensions d'ailes - Boîtier de direction - Culasse 4 soupapes/cyl.
			4/3V *	- Embrayage - Protection infér.
	643	Beta Montecarlo	1/1V	- Culasse 4 soupapes/cyl.
			2/2V	- Embrayage & volant

°
° °

.../...

DECISION DU TRIBUNAL D'APPEL INTERNATIONAL DE LA FIA DU 27/10/1975
RELATIVE A L'APPEL INTERJETE PAR L'AvD & PAR L'ACS
ET CONCERNANT LE CHAMPIONNAT D'EUROPE DES GT

Le TRIBUNAL D'APPEL INTERNATIONAL, composé de Monsieur Jacques LOSTE (France) élu Président, de Maître Marc GOOR (Belgique), du Général Ermei KANNINEN (Finlande), de Monsieur Ricardo SUAREZ (Espagne) et de Monsieur Thomas R. WEBB (Etats-Unis d'Amérique),

Réunis le 27 Octobre 1975 au Siège de la Fédération Internationale de l'Automobile, Place de la Concorde, à PARIS,

Statuant sur l'appel interjeté par l'Automobilclub von Deutschland pour le concurrent LOOS (pilote Fitzpatrick) et par l'Automobile Club de Suisse pour le concurrent PORSCHE CLUB ROMAND (pilote Claude Haldi) à l'encontre d'une décision rendue par le Tribunal d'Appel National de l'Automobile Club d'Italia en date du 22 Mai 1975 ayant rejeté le recours formulé par ces deux concurrents selon lequel ils demandaient d'être retenus dans le Groupe 4 au lieu du Groupe 5,

Après avoir entendu Monsieur Claude Le Guézec, Secrétaire de la Commission Sportive Internationale, Monsieur Roberto Nosetto pour l'Automobile Club d'Italia, et en l'absence constatée des représentants de l'Automobilclub von Deutschland et de l'Automobile Club de Suisse, dûment convoqués,

Après avoir examiné tous les documents fournis par les parties en cause et par la Commission Sportive Internationale

SUR LA RECEVABILITE DE L'APPEL :

Attendu que le Tribunal d'Appel International est saisi exclusivement des appels mentionnés ci-dessus et qu'il ne peut donc statuter dans les limites de sa saisine qu'en ce qui concerne les appels relatifs aux voitures des pilotes John Fitzpatrick et Claude Haldi

AU FOND :

Attendu que les appelants soutiennent que les voitures Porsche Carrera 3000 N° 48 (pilote Fitzpatrick) et Porsche Carrera 3000 N° 53 (pilote Haldi) auraient dû être autorisées à prendre le départ de la Course d'IMOLA du 13 Avril 1975 dans le Groupe 4 au prétexte :

.../...

a) que les dimensions des pneus et des jantes étaient identiques à celles des autres voitures de même type généralement admises au départ des épreuves,

b) que le renforcement des attaches dans le compartiment moteur et la modification de la canalisation d'huile étaient tolérés,

c) que le bossellement des éléments structurels autorisant le passage de roue AR était pratiqué par l'Usine par martellement

Attendu qu'il résulte des débats en ce qui concerne les pneumatiques et jantes que les premières sont conformes aux dimensions figurant sur la fiche d'homologation de la voiture et que les secondes peuvent être librement choisies à condition que leur montage puisse s'effectuer en conformité de l'Annexe J du Code Sportif International et en conformité à l'Article 260 q)

Attendu en ce qui concerne le renfort des attaches dans le compartiment moteur ainsi que la modification de la canalisation d'huile, que ces tolérances sont prévues respectivement par les Articles 260 K et 260 V du Code Sportif International

Attendu que les voitures intéressées étaient donc conformes sur les points sus-visés,

Attendu que le bossellement des éléments structurels autorisant le passage des roues arrière et ayant pour but de permettre non seulement l'adjonction d'un étrier de frein différent de celui d'origine, mais la rotation sans frottement de pneumatique utilisé qu'il s'évince des documents produits que la modification de la pièce ne figurait pas sur la fiche d'homologation du véhicule avant l'adjonction du 1er Août 1975, date à laquelle elle a été déclarée par le constructeur et annexée à la fiche d'homologation de base,

Attendu qu'il est ainsi établi qu'à la date de la course, le 13 Avril 1975, la modification sus-visée n'était pas mentionnée,

Attendu dans ces conditions qu'il échét d'appliquer l'Article 260 alinéa X du Code Sportif International prévoyant que la modification d'éléments structurels appartenant à la carrosserie d'une voiture n'est pas autorisée, ainsi que l'alinéa 4 du paragraphe h) de l'Article 252 ainsi conçu :

" 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'entre-"
" tien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien"
" au catalogue général comportant la liste des pièces de re- "
" change. "

.../...

Attendu qu'aucune des parties, par les documents produits et par l'examen du dossier, ne rapporte la preuve, en présence du bosselage dont l'existence n'est pas contestée, qu'il n'y a pas eu d'une part, modification d'éléments structurels et que, d'autre part, la pièce telle que modifiée avec bosselage figure soit au Manuel d'Entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque, soit au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Attendu au contraire qu'il résulte des auditions effectuées et de l'examen du dossier que le constructeur Porsche avait modifié depuis un certain temps la pièce litigieuse par martellement de façon à permettre les adjonctions et passage considérés,

Attendu qu'un organisateur, qui doit nécessairement se référer à la fiche d'homologation pouvait éprouver des doutes légitimes relativement à la conformité de la voiture, eu égard aux pratiques opérées,

Attendu que le constructeur a pu en toute bonne foi, prétendre avoir couramment procédé au martellement dont il s'agit, mais que l'organisateur a pu, avec la même bonne foi, refuser dans le Groupe 4 une voiture différente à cet égard de celles sorties initialement de l'usine conformément à la fiche d'homologation de base,

Attendu que le constructeur a d'ailleurs si bien compris ses obligations qu'il a spontanément sollicité et obtenu l'extension de la fiche d'homologation du véhicule le 1er Août 1975, c'est-à-dire postérieurement à la course ayant fait l'objet au départ du déclassement en litige,

Attendu dans ces conditions qu'à la date de la course, le 13 Avril 1975, les organisateurs étaient fondés à refuser le départ du véhicule piloté par Fitzpatrick et Haldi dans le Groupe 4

PAR CES MOTIFS

EN LA FORME

Dit et Juge recevables les appels formulés par l'Automobilclub von Deutschland pour le concurrent LOOS (pilote Fitzpatrick) et par l'Automobile Club de Suisse pour le concurrent PORSCHE CLUB ROMAND (pilote Claude Haldi)

AU FOND

Déclare ces appels mal fondés et confirme par adoption de

.../...

motifs partiellement différents la décision rendue par le Tribunal d'Appel National de l'Automobile Club d'Italie en date du 22 Mai 1975

SUR LES DEPENS :

Disons que les dépens seront supportés par moitié par chacun des appelants.

Paris, le 27 Octobre 1975

Signé : Monsieur Jacques LOSTE (France)
Maître Marc GOOR (Belgique)
Gén. Erméi KANNINEN (Finlande)
Monsieur Ricardo SUAREZ (Espagne)
Mr. Thomas R. WEBB (U.S.A.)

°
° °

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE VOITURE DE FORMULE 3

Art. 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Il y aura en 1976 un Championnat d'Europe des conducteurs de voitures de courses de la Formule Internationale N° 3, réservé aux conducteurs ne faisant pas partie de la liste des pilotes classés par la CSI : "GP", "LD". En outre ne pourront pas participer à ce championnat les pilotes ayant été classés dans les courses de Formule 2 des deux années précédentes.

Les prescriptions générales seront intégralement respectées pour ce championnat.

Art. 2 - VOITURES ADMISES -

Dans les épreuves comptant pour ce championnat, seront admises les voitures de course de la Formule 3 à l'exclusion de toutes autres.

Origine du moteur et définition

Voir Annexe J, Art. 276, page

Art. 3 - CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

Les épreuves comptant pour ce championnat pourront être disputées en un certain nombre d'éliminatoires n'excédant pas 50 km et une finale de 100 kilomètres, ou deux manches de 75 km, le tout ne pouvant excéder une longueur de 150 km.

.../...

Art. 4 - CLASSEMENT ET RECOMPENSES

Chaque épreuve donnera lieu à un classement établi en tenant compte des places à l'arrivée (notamment dans le cas d'une épreuve en deux manches).

Art. 5 - PRESCRIPTIONS SUPPLEMENTAIRES

a) Priorité d'engagement

Un organisateur ne peut refuser l'engagement d'un conducteur possédant un tiers ou plus du total de points accumulés par le "leader" du classement provisoire. Pour la première épreuve qualificative on tiendra compte du classement final du Championnat de l'année précédente.

c) Séances d'entraînement

Dans les jours précédant celui de l'épreuve, au moins deux séances d'entraînement officiel avec chronométrage devront être prévues.

La durée totale des deux séances devra être d'au moins 2 heures.

Dans le cas où ces deux séances auraient lieu le même jour, elles devraient être d'une durée d'1 heure chacune, séparées par un intervalle de 3 heures minimum.

d) Les organisateurs des épreuves qualificatives procéderont chaque année à l'établissement d'un règlement financier commun qui sera soumis à l'approbation de la CSI.

Par le simple fait de leur participation à une épreuve qualificative, les concurrents responsables des conducteurs s'engagent à respecter ce règlement financier commun.

Il sera également procédé chaque année à la constitution d'un fonds de prix commun distribué entre les conducteurs sur la base du classement final du Championnat. Les détails seront publiés dans le Bulletin Sportif mensuel de la FIA.

Les organisateurs qui retirent leur épreuve ou qui l'annulent sans une raison de force majeure reconnue par la CSI seront tenus de verser au fonds de prix commun la cotisation prévue.

Art. 6 - LISTE DES EPREUVES QUALIFICATIVES

NÜRBURGRING	4 Avril
ZANDVOORT	19 Avril
NÜRBURGRING	1 Mai
MANTORP PARK	9 Mai
THRUXTON	31 Mai
PERGUSA	13 Juin
MONZA	27 Juin
BRANDS HATCH	18 Juillet
CROIX-EN-TERNOIS	25 Juillet
KASSEL-CALDEN	22 Août
RING KNUTSTORP	5 Septembre
VALLELUNGA	3 Octobre

°

° °

INFORMATIONS RELATIVES AUX VOITURES ANCIENNES

- REGLEMENTS INTERNATIONAUX POUR LES COMPETITIONS DE VOITURES ANCIENNES VALABLES A PARTIR DU 1ER JANVIER 1976 -

1. CLASSIFICATION DE PERIODE

Catégorie			
	A.	ANTIQUE	Voitures construites avant le 31.12.1904
	B.	VETERAN	Voitures construites entre le 1.1.1905 et le 31.12.1918
	C.	VINTAGE	Voitures construites entre le 1.1.1919 et le 31.12.1930
	D.	CLASSIQUE	Voitures construites entre le 1.1.1931 et le 31.12.1940
	E.	HISTORIQUE	Monoplaces, voitures de sport et sport prototype construites entre le 1.1.1941 et le 31.12.1960, à l'exclusion des voitures à moteur central.

2. DETERMINATION DE LA DATE

2.1. Le principe à suivre sera basé sur l'attribution à tout véhicule de l'année véritable de construction du type de ce véhicule.

2.2. Les facteurs qui entrent en jeu dans la fixation de la date de construction de tout véhicule comprennent toute documentation technique fournie par le fabricant, le numéro d'immatriculation et/ou les documents relatifs au dit véhicule, les renseignements disponibles concernant les numéros de châssis et de moteur, et tous autres renseignements de ce genre provenant de toutes les sources fiables et/ou authentiques qui pourraient être disponibles

2.3. La direction du Club National dont le propriétaire du véhicule fait partie en qualité de membre aura la responsabilité de se prononcer et de donner son accord en ce qui concerne la date du véhicule; toutefois, ce sera toujours au propriétaire du véhicule que la responsabilité incombera de fournir tous les renseignements nécessaires.

2.4. Un véhicule dont la date aura été déterminée par un Club National sera accepté comme tel par tous les Clubs Membres F.I.V.A., sauf en cas de contestation ou de protestation; dans tous les cas de ce genre, le Comité Technique F.I.V.A. sera le seul juge.

.../...

3. CLASSIFICATION DE TYPE

3.1. Exigences générales :

Les exigences générales de classification s'appliquent à toutes les voitures prenant part à des épreuves sur routes ouvertes :

3.1.1. Tout véhicule doit se conformer aux exigences légales du pays où ledit véhicule est couramment enregistré, et doit de plus présenter les qualités et la sécurité requises pour son utilisation sur les voies publiques.

3.1.2. Carrosserie - La carrosserie doit être capable de servir de façon satisfaisante au transport de son conducteur et d'au moins un passager, en toute sécurité, et dans des conditions acceptables de confort. Aucune carrosserie ou partie de carrosserie installée à titre temporaire ne sera admise.

3.1.3. Ailes - Les ailes devront être rattachées de façon sûre au véhicule lorsque cela sera exigé par le pays où le véhicule est actuellement enregistré.

3.1.4. Pare-brise - Les pare-brise, s'ils sont montés, doivent être du type verre de sécurité.

3.1.5. Equipement électrique - Le véhicule doit être équipé de phares, d'une batterie, d'une dynamo, d'un système de charge, et d'un démarreur, sauf dans les cas où ces accessoires n'auraient pas été fournis par le fabricant du véhicule en tant qu'équipement standard.

3.1.6. Silencieux - Un silencieux efficace doit être monté sur le véhicule, et le tuyau d'échappement ne doit pas être monté de telle façon à soulever la poussière.

3.1.7. Compresseurs - Les compresseurs de suralimentation seront considérés comme ajoutant un tiers à la cylindrée du moteur.

3.1.8. Roues et pneus - Tous les véhicules doivent se conformer aux exigences légales du pays où ils sont immatriculés; toutefois, en l'absence de telles exigences, les pneus devront comporter une sculpture de bande de roulement suffisante à permettre la conduite sûre du véhicule.

Les véhicules sont subdivisés dans les catégories suivantes :

3.2. Véhicule Authentique

On définit sous cette catégorie un véhicule complètement original sous tous les rapports de fabrication, à l'exception des points suivants :

3.2.1. Dans l'intérêt de la sécurité, les exigences légales nationales peuvent être incorporées au véhicule.

.../...

3.2.2. Les roues et les pneus peuvent ne pas correspondre aux spécifications d'origine, mais doivent se conformer à la silhouette esthétique générale du véhicule; les exigences faisant partie des paragraphes relatifs aux roues, aux pneus, et aux tailles de pneus, telles qu'elles sont stipulées à la section des modifications permises données ci-après, sont également applicables.

3.2.3. Bougies, ampoules d'éclairage et batteries électriques: lorsque ces accessoires existent en tant qu'équipement d'origine, ils peuvent être de fabrication moderne.

3.2.4. Il se peut, lorsque le véhicule comporte des pièces provenant de voitures acceptables de la même période, alors qu'on s'est servi de ces pièces pour remplacer des pièces d'origine, que ces remplacements provoquent le transfert du véhicule à une catégorie différente : modifiée ou restaurée.

3.3. Véhicule Restauré

On définit sous cette catégorie un véhicule original sous tous les rapports, à l'exception de certaines pièces du moteur ou de la carrosserie qui ont été remplacées par des pièces identiques à celles du véhicule original.

3.3.1. Les paragraphes de i) à iv) de la Rubrique des Véhicules Authentiques s'appliquent également au cas présent.

3.3.2. Il se peut, lorsqu'un véhicule a été repeint et/ou la carrosserie a été dotée de nouvelles garnitures intérieures, que ces modifications provoquent son transfert à la catégorie : Véhicule Restauré.

3.4. Véhicule Modifié

On définit sous cette catégorie un véhicule ayant fait l'objet d'une reconstruction partielle du moteur, du châssis, ou de la carrosserie.

Les principes généraux régissant cette catégorie stipulent :

3.4.1. que seuls les remaniements ou changements qui auraient normalement pu être effectués à la période appropriée, telle que définie par la classification de période F.I.A., seront acceptées;

3.4.2. que toute modification devra avoir été exécutée de sorte à représenter un travail valable et bien fait;

3.4.3. que tout Véhicule Modifié, qui de l'avis du Comité Technique F.I.V.A., enfreint l'esprit de ces règlements, pourra être exclu.

3.4.4. Les modifications suivantes sont permises :

a) Châssis - Le châssis devra se conformer à l'élaboration d'origine; des entretoises de raidissement localisées peuvent être permises.

.../...

b) Freins - Les freins à disques ne sont permis que s'ils étaient disponibles en tant qu'équipement d'usine à cette époque. Dans l'intérêt de la sécurité, des tambours plus grands et des procédés d'application différents peuvent être utilisés.

c) Suspension/ressorts - Les dispositions de suspension/ressorts ne peuvent pas être modifiées. Les amortisseurs télescopiques ne sont pas permis, à moins d'avoir été montés en tant qu'équipement d'origine.

d) Essieux avant et ponts arrière - Ils doivent être d'un type similaire à celui monté à l'origine.

e) Différentiel - Les différentiels à "action limitée" ne sont pas permis, à moins qu'ils n'aient été disponibles en tant qu'équipement d'origine.

f) Moteur - La date de fabrication du moteur s'applique dans le cas présent, mais il est entendu que des moteurs et/ou des pièces de moteur de conception identique peuvent être substitués sans encourir de pénalité, à condition que cette substitution eut été possible à l'époque couverte par la classe du véhicule.

Le carter supérieur, le bloc-cylindres et la culasse doivent se conformer fidèlement à la conception et aux dimensions originales, bien que les épaisseurs et la matière première puissent être modifiées. Dans les limites permises par la taille du carter supérieur, les vilebrequins, les bielles et les paliers peuvent être agrandis, et construits en matières qui diffèrent de celles de la pièce composante d'origine. La course ne doit pas s'écarter des nomres de fabricant, et l'alésage ne doit pas être augmenté de plus de 10 pour cent. Le nombre des "sièges" de soupapes ne doit pas dépasser celui de la spécification originale, à moins qu'il ne soit possible d'apporter la preuve qu'une culasse ou bloc-cylindres modifiés n'aient été fabriqués au cours de la période appropriée.

g) Boîte de vitesses - La présence de boîtes de vitesses du type Cotal and Wilson, et celle des boîtes à 4 rapports avant montées sur les voitures qui n'étaient pas dotées de ces dispositifs avant 1931, constituera une raison suffisante pour classer une voiture de ce genre comme appartenant à la période ultérieure à 1930 lorsque celle-ci sera présentée aux compétitions FIA. Les boîtes de vitesses élaborées après la Guerre Mondiale II ne peuvent pas être acceptées sur les voitures fabriquées avant ladite guerre.

Les transmissions automatiques et les "overdrives" ne sont pas acceptées, à moins qu'elles n'aient été disponibles en tant qu'articles figurant au catalogue d'usine pendant la période où le modèle en question avait été construit.

h) Carburateurs - Les carburateurs de conception d'après-guerre II ne peuvent pas être utilisés sur les voitures d'avant-guerre II.

i) Alimentation de carburant - Des pompes à carburant électriques peuvent être utilisées.

j) Equipement électrique - Les alternateurs et les allumages à transistors ne sont pas permis sauf s'ils étaient montés à l'origine.

.../...

1) Jantes et pneus - Les dimensions des jantes ne pourront être changées par rapport aux jantes d'origine que dans une limite de 10% pour le diamètre et de 1 pouce (25,4 mm) pour la largeur.

Le diamètre minimum est de 15 pouces, sauf au cas où la jante montée à l'origine serait d'un diamètre inférieur. Les pneus de 15 pouces doivent être du type à section "L"ou d'un type de section précédent.

Le profil des pneus, comme indiqué sur le plan en millimètres ou pouces ne différera pas de plus de 1" (25,4 mm) par rapport à celui d'origine.

Il est permis de changer le type de la jante (par exemple de la jante pour pneu à talon jusqu'à la jante à bord droit ou la jante à puits central) à condition que le pneu soit conforme, et par son diamètre et par sa laugeur, aux tolérances indiquées ci-dessus.

3.5. HISTORIQUE

Véhicules spéciaux : Toute voiture construite au cours d'une classification de Période F.I.A. par un amateur ou un professionnel mais qui n'a pas été construite en vue de sa vente au grand public.

3.5.1. Pour être acceptables, de telles voitures doivent présenter un intérêt particulier ou historique.

3.5.2. Tout travail effectué sur ces voitures doit être exécuté de sorte à s'avérer valable et bien fait.

VERIFICATIONS MECANIQUES POUR LES EPREUVES DE VITESSE

A partir du 1er Janvier 1976, les spécifications données ci-dessous seront obligatoires pour les Voitures Anciennes participant à des épreuves de vitesse internationales. Elles devront être utilisées à titre de référence par les propriétaires et les commissaires techniques.

1. Toutes les voitures doivent se soumettre aux vérifications en parfait état particulièrement en ce qui concerne les bras de direction, les bras de suspension et les organes de freins.

2. Le coupe-circuit électrique conforme à l'Art. 253 g) de l'Annexe J devra être monté et clairement visible de l'extérieur de la voiture; si le système d'alimentation de carburant n'est pas électrique, le robinet doit être indiqué.

3. Le circuit de carburant qui traverse la zone du cockpit doit être protégé.

4. Des parois anti-feu doivent être prévues entre le cockpit, le moteur et le réservoir du carburant.

5. Des extincteurs manuels d'une capacité minimum de 3 kg pour les voitures d'une cylindrée jusqu'à 1100 cc, ou d'un poids total de 5 kg (pouvant être divisée en 2 parties) pour les autres voitures, doivent être solidement montés dans la voiture.

.../...

6. Des récupérateurs d'huile d'une capacité minimum de 2 litres seront prévus pour toutes les voitures d'une cylindrée inférieure à 2 litres, et des récupérateurs d'huile d'une capacité minimum de 3 litres pour toutes les autres voitures. Si la voiture était à l'origine équipée d'un circuit de recyclage d'huile, aucun récupérateur d'huile n'est nécessaire.

   (N.B. : Les voitures suralimentées sont considérées comme ayant une capacité 1 1/2 plus grande, à ce titre exclusivement.)

7. Tous les papillons de carburateur devront être équipés de leur propre ressort de rappel.

8. Au moins un rétroviseur d'une surface minimum de 50 cm2 doit être fixé, le bord du miroir en sera protégé.

9. Tous les verres des feux devront être recouverts ou scotchés.

10. Les pare-brise doivent être en verre feuilleté. Les saute-vent peuvent être faits d'un plastique transparent d'une épaisseur minimum de 5 mm.

11. Les voitures de sport doivent être équipées d'ailes couvrant la largeur totale de la bande de roulement sur au moins 120°; il est permis d'enlever les ailes sur les voitures de sport qui prennent part à des épreuves pour voitures de compétition mais non si elles participent à des épreuves pour voitures de sport.

12. Les arceaux sont autorisés. Les voitures qui en étaient équipées à l'origine doivent les conserver comme lorsqu'ils étaient obligatoires quand les voitures couraient à l'origine.

13. Le dessus du siège du passager doit être flexible sauf s'il était un élément de support d'origine de la voiture, auquel cas les bords devraient être protégés. Les sièges des passagers peuvent être enlevés.

14. Les carennages devront être pourvus de trous d'évacuation.

15. Les roues à rayons doivent être en bon état. Tous les rayons doivent être à la même tension.

16. Les pneus réchappés ne sont autorisés que pour les voitures construites avant le 31 Décembre 1930.

17. Aucun organe de la suspension ou de la direction n'aura trop de jeu.

18. Les capots doivent être solidement ancrés et munis d'attaches de sécurité.

19. Les doubles circuits de freinage sont autorisés sur les voitures équipés de freins hydrauliques.

°
° °

.../...

- LICENCE FIA INTERNATIONALE POUR LES PILOTES D'EPREUVES DE VOITURES ANCIENNES -

Art. 1 - GENERALITES

1.1. La Licence Internationale historique de pilote de la FIA est valable, dans la catégorie de voitures pour laquelle elle a été délivrée (Art.2) pour toutes les épreuves de vitesse reconnues par la FIA pour voitures anciennes sur circuit. Elle est obligatoire pour ces épreuves à moins que le pilote ne soit détenteur de la licence internationale normale de pilote de la FIA, quelle qu'en soit la catégorie.

1.2. Les licences internationales historiques de pilote de la FIA pour les épreuves de vitesse sur circuit doivent respecter tous les règlements concernant les licences internationales, qui figurent au Code Sportif International de la FIA, Chapitres II et VIII.

1.3. La licence internationale historique de pilote de la FIA sera différenciée par un grand "H" surimprimé.

Art. 2 - CATEGORIES DE LA LICENCE

Les ASN qui délivrent les licences seront responsables quant à la précision des qualifications déterminant les différentes catégories.

Les licences sont valables pour les catégories de voitures suivantes, telles qu'elles se trouvent définies dans les Règlements Internationaux pour Voitures Anciennes.

Catégorie H1 : toutes les voitures anciennes.

Catégorie H2 : les voitures de course 'Vintage', les voitures de course jusqu'à 2000 cc d'après 1930 et les voitures de sport, sport-prototype et de Grand Tourisme d'une cylindrée supérieure à 1100 cc et jusqu'à 2500 cc.

Catégorie H3 : toutes les voitures de sport d'avant-guerre et les voitures de sport, de sport-prototype et de Grand Tourisme jusqu'à 1100 cc d'après-guerre.

N.B. : Toute catégorie de la licence internationale normale de pilote de la FIA telle qu'elle sera mise en application à partir du 1er Janvier 1976 est valable pour toutes les voitures anciennes.

- CERTIFICAT MEDICAL -

Il est rappelé aux ASN, aux pilotes et aux organisateurs que les règlements internationaux concernant la visite médicale des pilotes (Voir Bulletins N° 61, 80 & 88) s'appliquent à toutes les épreuves de vitesse internationales pour voitures anciennes sur circuit, et que la carte médicale FIA doit être présentée avant ces épreuves lors des vérifications.

°
° °

LES SERVICES MEDICAUX SUR LES CIRCUITS

Le plan et la description du service médical, ainsi que celle de son fonctionnement, tel qu'il est prévu à la fois pour les épreuves majeures et celles de moindre importance, feront partie du dossier dont disposera la CSI pour chaque circuit international.

Les ASN sont priées de faire parvenir ces documents pour le 31 Décembre 1975, dans le cas des circuits sur lesquels se dérouleront des épreuves de championnats mondiaux en 1976, et aussi rapidement que possible pour tous les autres circuits internationaux, et au plus tard pour la fin de l'année 1976.

°
° °

CORRECTION AU BULLETIN N° 98

-"Licence Internationale de Pilote de la FIA"

- Art. 3, dernière ligne, lire : "Un pilote peut débuter soit avec...

°°°°°°

DECISIONS OF THE FIA INTERNATIONAL COURT OF APPEAL OF 27/10/75 RELATING TO THE APPEAL BROUGHT IN BY THE AvD AND THE ACS AND CONCERNING THE EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR GTs

The INTERNATIONAL COURT OF APPEAL, consisting of Mr. Jacques LOSTE (France), elected as Presiding Judge, Marc GOOR, Esquire (Belgium), General Ermei KANNINEN (Finland), Mr. Ricardo SUAREZ (Spain) and Mr. Thomas R. WEBB (United States of America),

Sitting at the Headquarters of the International Automobile Federation (FIA), Place de la Concorde, Paris, on October 27, 1975,

Hearing the appeal taken by the Automobilclub von Deutschland for competitor LOOS (driver Fitzpatrick) and by the Automobile Club de Suisse for competitor PORSCHE CLUB ROMAND (driver Claude Haldi) from a decision rendered by the National Court of Appeal of the Automobile Club d'Italia on May 22, 1975, dismissing the petition of said two competitors to be included in Group 4 instead of Group 5,

Having heard Mr. Claude Le Guézec, Secretary of the International Sporting Commission, Mr. Roberto Nosetto for the Automobile Club d'Italia, and in the absence of the duly notified representatives of the Automobilclub von Deutschland and the Automobile Club de Suisse,

Having considered all of the exhibits filed by the parties to the proceeding and by the International Sporting Commission,

ON THE RIGHT TO APPEAL :

Whereas only the appeals mentioned above have been filed with the International Court of Appeal, which can accordingly adjudicate within the limits of the referral to it only with reference to the appeals relative to the cars of drivers John Fitzpatrick and Claude Haldi

ON THE MERITS :

Whereas the appellants contend that the Porsche Carrera 3000 N° 48 (driver Fitzpatrick) and Porsche Carrera 3000 N° 53 (driver Haldi) should have been authorized to start in Group 4 in the IMOLA Race on April 13, 1975 on the grounds :

a) that the dimensions of the tyres and the rims were the same as those of other cars of the same type generally accepted at the start of the heats,

b) that the reinforcement of the engine compartment attachments and the oil line change were within the tolerances,

c) that the shaping of the structural members to provide rear wheel leeway was done in the Factory by hammering

.../...

Whereas the record relative to the tyres and rims establishes that the former are in conformity with the dimensions appearing on the car's recognition form and that the latter may be selected without restriction provided that they can be mounted in conformity with Appendix J of the International Sporting Code and Article 260 q)

Whereas, as regards the reinforcement of the engine compartment attachments and the oil line change, such tolerances are provided respectively in Articles 260 K and 260 V of the International Sporting Code.

Whereas the cars in question were accordingly in conformity in the aforesaid respects,

Whereas the shaping of the structural members to provide rear wheel leeway and designed to allow for not only the fitting of a brake band different from the original one but friction-free rotation of the tyre used, and it appears from the exhibits on file that the alteration of the part did not appear on the car's recognition form before the addendum of August 1, 1975, the date on which it was reported by the manufacturer and annexed to the basic recognition form,

Whereas it is thus established that on the date of the race, April 13, 1975, said change had not been mentioned,

Whereas under these circumstances application must be given to Article 260, paragraph X of the International Sporting Code providing that the alteration of structural members of the body of a car is not authorized, as well as subparagraph 4 of paragraph h) of Article 252 reading as follows :
" In case of any doubt remaining after the checking of a model of "
" car against its recognition form, the scrutineers would have to "
" refer either to the maintenance booklet published for the use of "
" the make's distributors or to the general catalogue in which are"
" listed all spare parts. "

Whereas examination of the records shows that none of the parties has introduced evidence establishing that the undisputed shaping did not constitute an alteration of structural members or that such shaping appears either in the maintenance manual published for use by the distributors of the make or in the general catalogue comprising the parts list,

Whereas on the contrary it appears from the testimony and the record that the Manufacturer Porsche had some time ago altered the part in controversy by hammering to allow the fitting and leeway in question,

Whereas an organizer, necessarily having to refer to the recognition form, could entertain legitimate doubts relative to the

.../...

conformity of the car, having regard to the steps taken,.

Whereas the manufacturer may in complete good faith have claimed to have done the hammering in question in the ordinary course, but the organizers may, in like good faith, have excluded from Group 4 a car differing in that respect from those initially turned out by the factory in conformity with the basic recognition form,

Whereas, furthermore, the manufacturer was so well aware of his obligations that of his own accord he applied for and obtained an extension of the car's recognition form on August 1, 1975, i.e. after the race giving rise to the reclassification in dispute,

Whereas, under these circumstances, on the date of the race - April 13, 1975 - the organizers were entitled to disallow start of the car driven by Fitzpatrick and Haldi in Group 4

FOR THESE REASONS

ON THE PROCEDURE

Holds that the appeals of the Automobilclub von Deutschland for competitor LOOS (driver Fitzpatrick) and by the Automobile Club de Suisse for competitor PORSCHE CLUB ROMAND (driver Claude Haldi) were properly taken

ON THE MERITS

Dismisses said appeals and affirms, for partly different reasons, the decision rendered on May 22, 1975 by the National Court of Appeal of the Automobile Club d'Italia

ON THE COSTS :

Decrees that the costs shall be borne half and half by the appellants.

Paris, October 27, 1975

signed : Mr. Jacques LOSTE (France)
Mr. Marc GOOR (Belgium)
Gen. Ermei KANNINEN (Finland)
Mr. Ricardo SUAREZ (Spain)
Mr. Thomas R. WEBB (U.S.A.)

°
° °

.../...

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR F3 DRIVERS

Art. 1 - GENERAL PROVISIONS

In 1976, there will be a European Championship for Drivers of the International Formula 3, reserved for drivers who do not belong to the list of CSI "GP" and "LD" graded drivers. Moreover, drivers who qualified in F2 races of the previous two years will not be permitted to participate in this championship.

The general prescriptions will be integrally observed for this championship.

Art. 2 - ELIGIBLE CARS

Events qualifying for this championship will be reserved for F3 racing cars, to the exclusion of any other.

Origin of the engine and definition

See Appendix J, Art. 276, page

Art. 3 - TYPE OF EVENTS

Events qualifying for this championship may be run in various eliminating heats of 50 km maximum and a final of 100 km, or two heats of 75 km, the overall distance should not exceed 150 km.

Art. 4 - CLASSIFICATION AND PRIZES

Each event will determine a special classification established in function of classifications at the finish (particularly in the case of one event run in two heats).

Art. 5 - SUPPLEMENTARY PRESCRIPTIONS

a) Priority of entry

No organizer may refuse the entry of a driver having scored at least one third of the total of points accumulated by the leader of the provisional results. For the first qualifying event, the previous year's final classification of the championship will be taken into account.

c) Practice sessions

During the days preceding the date of the event, at least two official practice sessions with time-keeping shall be provided for.

The total duration of the two sessions will be 2 hours minimum.

Should the two sessions take place on the same day, they should have a minimum duration of one hour and be divided by an interval of 3 hours minimum.

.../...

d) The organizers of qualifying events will establish each year common financial arrangements which will be submitted to the CSI for approval.

By the simple fact of their entry in a qualifying event, competitors responsible for drivers undertake to respect this common financial arrangement.

In addition, each year, a common prize fund will also be established, for distribution amongst drivers, on the basis of their places in the general classification of the Championship. Details thereof shall be published in the monthly FIA Sporting Bulletin.

The organizers withdrawing their event or cancelling it without any reason of absolute force majeure recognised by the CSI, will be obliged to pay their normal contribution to the common prize fund.

Art. 6 - QUALIFYING EVENTS

NÜRBURGRING	April 4
ZANDVOORT	April 19
NÜRBURGRING	May 1
MANTORP PARK	May 9
THRUXTON	May 31
PERGUSA	June 13
MONZA	June 27
BRANDS HATCH	July 18
CROIX-EN-TERNOIS	July 25
KASSEL-CALDEN	August 22
RINC KNUTSTORP	September 5
VALLELUNGA	October 3

o
o o

INFORMATION CONCERNING HISTORICAL CARS

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR HISTORICAL CAR COMPETITIONS
With effect from 1/1-1976

1. PERIOD CLASSIFICATION

Class	A.	ANTIQUE	Cars built before 31.12.1904
	B.	VETERAN	Cars built between 1.1.1905 and 31.12.1918
	C.	VINTAGE	Cars built between 1.1.1919 and 31.12.1930
	D.	CLASSIC	Cars built between 1.1.1931 and 31.12.1940

.../...

E. HISTORIC Monoplace, sports and sports-racing cars built after 1.1.1941 and up to 31.12.60, excluding mid-engined cars.

2. DETERMINATION OF DATE

2.1. The principle to be followed will be the assignation to a vehicle of the actual year of manufacture of the model of that vehicle.

2.2. The factors to be considered in fixing the date of manufacture of any vehicle will include any technical documentation supplied by the manufacturer, registration number and/or documents relative to the vehicle, information available concerning chassis and engine numbers, and such other information from reliable and/or authenticated sources as may be available.

2.3. The management of the National Club of which the owner of the vehicle is a member will be responsible for adjudicating and agreeing the date of the vehicle, but the responsibility for providing the necessary information will always remain with the owner of the vehicle.

2.4. A vehicle dated by a National Club will be accepted by all FIA Member Clubs, save that in the event of any protest or dispute, the Technical Committee of FIVA will be the sole judge.

3. TYPE CLASSIFICATION

3.1. General Requirements

The following General Requirements apply to all cars taking part in open road events :

3.1.1. Every vehicle must conform with the legal requirements of the Country in which the vehicle is currently registered, and must be suitable and safe for use on the public highway.

3.1.2. Bodywork - The body must have adequate accommodation for the driver and at least one passenger, in safety and reasonable comfort. No body or portion thereof may be of a temporary nature.

3.1.3. Wings - If a requirement by the country of current registration, must be securely attached.

3.1.4. Windscreens (if fitted) must be fitted with a type of safety glass.

3.1.5. Electric equipment - Vehicles must be fitted with lamps, battery, dynamo, charging system and starter, except in cases where these fittings were not provided by the makers of the vehicle as standard equipment.

3.1.6. Silencers - An efficient silencer must be fitted and the exhaust pipe must not be fitted so as to raise dust.

3.1.7. Superchargers - Superchargers will be regarded as adding one third to the cubic capacity of the engine.

.../...

3.1.8. Wheels and tyres - All vehicles must comply with the legal requirements of the Country of registration, but where no legal requirements exist, tyres must retain sufficient tread pattern for safe usage.

Vehicles are sub-divided into the following classifications:

3.2. Authentic

A vehicle completely original in all respects as manufactured, save that :

3.2.1. In the interest of safety, National requirements may be incorporated.

3.2.2. Tyres and wheels need not be as in the original specification, but must conform to the general aesthetic outline of the vehicle: the requirements of the paragraphs covering Wheels, Tyres and Tyre sections as detailed in Permitted Modifications herein shall also apply.

3.2.3. Spark plugs, light bulbs and electric batteries (where incorporated as original equipment) may be of modern manufacture.

3.2.4. Parts from acceptable cars of the same period, if used to replace original parts, may result in the car being transferred to a Modified our Restored Class.

3.3. Restored

A vehicle, original in all respects save that parts of the engine or body have been replaced with parts identical to the original.

3.3.1. Paragraphs i) to iv) of Authentic Cars apply.

3.3.2. Repainting and/or re-upholstering of bodywork may result in a vehicle being placed in the Restored Class.

3.4. Modified

A vehicle which has been partly reconstructed either in respect of its engine, chassis or body

The general principles to be followed are :

3.4.1 That only modifications or alterations which could have been done in the appropriate period as defined by FIA Period Classification, will be accepted.

3.4.2. That any modification must have been carried out in a good and workmanlike manner.

3.4.3. That any modified car which in the opinion of the FIVA technical Committee contravenes the spirit of these Regulations may be excluded.

.../...

3.4.4. Permitted Modifications are as follows :

a) Chassis frame - Must follow the original design, local stiffening may be permitted.

b) Brakes - Disc brakes are only permitted if they were available as factory equipment at the period. Larger drums and different systems of application may be used, in the interests of safety.

c) Springing - Springing arrangements may not be altered. Telescopic dampers are not permitted except when fitted as original equipment.

d) Front and Rear Axles : Must be of similar type as originally fitted.

e) Differential : "Limited slip" differentials are not permitted, unless available as original equipment.

f) Engine - The date of manufacture of the engine applies, save that engines and/or parts of identical design may be substituted without penalty, providing that such substitution could have been made at the time covered by the vehicle's class. Crankcase, cylinder block and cylinder head must faithfully follow the original design and dimensions, although thickness and material may be altered. Within the limits of the crankcase, crankshafts, connecting rods and bearings may be enlarged and made from materials different to original components. Stroke may not be altered from the maker's standard and bore may not be increased by more than 10 percent. The number of valve ports must not exceed the original specifications unless evidence is available of a modified head or block having been made in the relevant period.

g) Gearbox - Cotal and Wilson type gearboxes and 4 forward speed boxes fitted to cars not so equipped prior to 1931, will be considered sufficient reason to date such a car as Post 1930 when entering FIA Events. Post War II designed gearboxes are not accepted on Pre-War II cars.

Automatic transmissions and overdrives are not accepted, unless available as a factory catalogued item during the currency of the model.

h) Carburettors - Post War II designed Carburettors may not be used on Pre-War II cars.

i) Fuel Feed - Electric petrol pumps may be used.

j) Electrical Equipment - Alternators and transistor ignition are not permitted if not originally fitted.

k) Bodywork - In any case of body reconstruction or reproduction, the form of the body must be appropriate to the period of the car.

.../...

1) Wheels and tyres - The size of wheel may not differ from that originally fitted by more than 10% on nominal diameter and by 1 inch (25.4 mm) on nominal width.

The minimum diameter is 15 inches unless a smaller diameter was fitted as original equipment; 15-inch tyres must be of L section, or a section of earlier type. The tyre section, as marked on the sidewall in millimetres or inches, must not differ by more than 1" (25.4 mm) from that originally fitted.

Alteration in the type of rim (i.e. from beaded edge to straight-sided or well-base) is permitted provided that the tyre fitted conforms in diameter and width to the above tolerances.

3.5. Historic Special

A car built during an appropriate F.I.A. Classification Period, by an amateur or professional person, but which was not constructed for sale to the general public.

3.5.1. Such cars must be of historic or particular interest to be acceptable.

3.5.2. All work must have been carried out in a good and workmanlike manner.

° ° °

MECHANICAL SCRUTINEERING FOR SPEED EVENTS

As from 1st January 1976, the following is mandatory for historical Cars competing in International Speed events and should be used as a guide for owners and scrutineers.

1. All cars must be presented for scrutineering in good clean order, particularly steering arms, drop arms and brake parts.

2. The electrical cut-off switch conforming to Art. 253 g) of Appendix J must be fitted and clearly marked from outside the car; if the fuel system is not electrical the tap must be marked.

3. Fuel lines passing through the cockpit area must be protected.

4. Fire-proof bulkheads must be provided between the cockpit, engine and fuel tank.

5. Hand operated fire extinguishers of at least 3 kg for cars up to 1100 CC engine capacity, or 5 kg total weight (may be divided into 2 parts) for other cars, must be securely mounted in the car.

6. Catch tanks of a minimum capacity of 2 litres will be fitted to all cars up to 2-litres engine capacity, of 3-litre minimum capacity for all other cars. If the car was originally equipped with closed circuit breathing, no catch tanks are necessary.

(N.B. - For this purpose only supercharged cars are deemed to have a capacity 1.5 times greater).

.../...

7. Each carburetter butterfly must be equipped with its own return spring.

8. At least one rear view mirror must be fitted of at least 50 sq. cm with the glass framed.

9. All lamp glasses must be taped or covered.

10. Windscreens must be of laminated glass. Aeroscreens may be of transparent plastic of minimum 5 mm.

11. Sports cars must be equipped with mudguards covering the total width of the tread for at least 120°; sports cars may remove wings when competing in events for racing cars but not in sports car events.

12. Roll-over bars are permitted. Cars fitted with them originally must be equipped with such roll bars as were mandatory when the cars were originally raced.

13. Passenger's seat cover must be flexible unless it was an original stress-bearing part of the car in which case the edge should be protected. Passenger seats may be removed.

14. Undertrays must be provided with drain holes.

15. Wire wheels must be in good condition with even tension in the spokes.

16. Remoulded tyres are permitted only for cars built before 31st December 1930.

17. No part of suspension or steering shall have excessive play.

18. Bonnets must be adequately fastened and provided with safety catches.

19. Double brake circuits are authorised on those cars having hydraulic brakes.

° ° °

FIA INTERNATIONAL DRIVER'S LICENCE FOR HISTORICAL CAR EVENTS

Art. 1 - GENERAL

1.1 The FIA Historical International Driver's Licence is valid, within the category of cars for which it is issued (see Art. 2) for all FIA sanctioned speed competitions.for Historical Cars run on circuits and is compulsory for such events unless the driver is a holder of any grade of the normal FIA International Driver's Licence.

1.2 The FIA Historical International Driver's Licences for circuit speed events are subject to all rules concerning International Licences laid down in the FIA International Sporting Code, Chapters II and VIII.

.../...

1.3. The FIA Historical International Driver's Licence will be distinguished by a large "H" overprint.

Art. 2 - GRADES OF LICENCE

ASNs issuing the licences will be responsible for laying down the qualifications required for the different grades.

Licences are valid for the following categories of cars as defined in the International Regulations for Historical Cars :

Grade H1: All Historical Cars

Grade H2: Vintage racing cars, racing cars up to 2000 cc post 1930 and sports, sports-racing and Grand Touring Cars over 1100 cc and up to 2500 cc.

Grade H3: All pre-war sports cars and post-war sports, sports-racing and Grand Touring cars up to 1100 cc.

N.B. : Any grade of the normal FIA International Driver's Licence as introduced on 1st January 1976 is valid for all Historical Cars.

MEDICAL CERTIFICATE

ASN's, Drivers and Organizers are reminded that the International Regulations for the Medical Examination of Drivers (see Bulletins Nos 61, 80 and 88) are applicable to all international speed events for Historical Cars on circuits and that the FIA Medical Card must be presented before such events, at scrutineering.

° ° °

CIRCUIT MEDICAL SERVICES

A plan and description of the medical service and its method of operation, including arrangements for both the major and smaller events, shall be part of the dossier held by the CSI for each international circuit. ASN's should submit these documents by 31st December 1975 for those circuits running FIA World Championship events in 1976, and as soon as possible for all other international circuits, at the latest by the end of 1976.

° ° °

CORRECTION TO BULLETIN N° 98

"FIA International Driver's Licence" :

- Art. 3, last line, should read : "A driver can begin with..."

° ° °

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE F2 - 1975/EUROPEAN CHAMPIONSHIP OF F2 DRIVERS

		Estoril	Thruxton	Hockenheim	Nürburgring	Pau	Hockenheim	Salzburg-ring	Rouen	Mugello	Pergusa	Silverstone	Zolder	Nogaro	Vallelunga	Total réel	Total Retenu
1) Jacques LAFFITE	F	9	9	-	9	9	9	-	-	-	9	-	-	-	6	60	60
2) Michel LECLERE	F	-	-	-	-	3	-	-	9	-	-	9	9	6	-	36	36
Patrick TAMBAY	F	-	6	-	6	-	-	-	6	-	-	3	6	9	-	36	36
3) Gérard LARROUSSE	F	-	-	9	-	4	-	-	-	-	6	6	-	-	1	26	26
5) Jean-Pierre JABOUILLE	F	-	2	-	3	6	-	9	-	-	-	-	-	4	-	24	24
6) Maurizio FLAMMINI	I	-	-	-	-	-	4	1	-	9	-	-	4	-	4	22	22
7) Claude BOURGOIGNIE	B	-	-	2	-	1	6	3	4	-	-	-	-	-	-	16	16
Giorgio FRANCIA	I	3	-	3	1	-	2	2	-	-	3	-	2	-	-	16	16
9) Alessandro PESENTI-ROSSI	I	-	-	1	-	-	-	-	-	6	1	-	-	2	3	13	13
10) Brian HENTON	GB	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	10	10
Gabriele SERBLIN	I	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	2	-	-	-	10	10
Diullio TRUFFO	I	2	1	-	-	2	1	-	-	2	2	-	-	-	-	10	10
13) Hans BINDER	A	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	3	-	-	9	9
Vittorio BRAMBILLA	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	9
15) Giancarlo MARTINI	I	1	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	22	8	8
16) Louis KESSEL	CH	-	-	4	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7
17) Jean-Pierre JAUSSAUD	F	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	6	6
Jo VONLANTHEN	CH	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
19) "GIANFRANCO"	I	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	4
Harald ERTL	A																
Lamberto LEONI	I	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4
22) Bernard de BRYVER	B	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	3	3
Carlo GIORGO	I	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	3
Hector REBAQUE	E	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
25) Sandro CINOTTI	I	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
26) Alberto COLOMBO	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1
MALLOCK		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	11	1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 1975 / 1975 EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL
1. M. VERINI (I)				60		80		60							40			30							60		60				390
F. ROSSETTI (I)																															
2. F. BACHELLI (I)						60														60					30		48				198
3. A. JAROSZEWICZ (PL)				24		8		18							16					36					45			24			171
4. A. BALLESTRIERI (I)						48					60													6			24				138
5. B. COLEMAN (GB)								45	40										36		12										133
6. J.P. NICOLAS (F)										6								60				60									126
7. S. LAMPINEN (SF)		80			40																										120
R. CLARK (GB)													60						60												120
9. A. ZANINI (E)				36																										80	116
10. Cl. HALDI (CH)																													40	60	100
11. PINTO (I)																								10			80				90
12. J.C. PRADERA (E)				45																					36		8				89
13. S. BLOMQVIST (S)	20	60														8															88
14. J. HENRI (F)							20			20								45													85
R. BROOKES (GB)									16				24						45												85
16. F. RAVOT (F)																		36				45									81
17. R. CAMBIAGHI											36																40				76
18. A. WARMBOLD (D)												16				20					20							16			72
19. H.W. SCHEWE (D)												24				15							30								69
20. J. VILKAS (SF)		48			20																										68
21. C. SCLATER (GB)								36					18						12												66
A.J. POND (GB)													36						30												66

.../...

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL
23. S. CANELLAS (E)																							24							40	64
K. HAMALAINEN (SF)		40			24																										64
25. ETCHEBERS (E)								30																						32	62
ALTENHEIMER (D)												20				10												30			60
. . . . .																															
30. M. MOUTON * (F)																															
F. CONCONI * (F)							6							1				24				18									49

etc.. 197 classés/classified

* COUPE DES DAMES / LADIES' CUP

1. Polar Bergslagsrallyt (S)
2. Arctic Rally (SF)
3. STP Galway Rally (IRL)
4. Rallye Costa Brava (E)
5. Snow Rally (SF)
6. Criterium Lyon/Charbonnières (F)
7. Ronde de la Giraglia (F)
8. Rallye Firestone (E)
9. Circuit of Ireland (GB)
10. Criterium de Touraine (F)
11. Rallye Ile d'Elba (I)
12. Maritim Rally Nordland (D)
13. Welsh Rally (GB)
14. Criterium Lucien Bianchi (B)
15. YU Rally (YU)
16. Hessen Rally (D)
17. Rallye des 4 Regions (I)
18. Criterium Alpin (F)
19. Scottish Rally (GB)
20. Rallye Zlatni Piassatzi (BG)
21. Circuit of Donegal Rally (IRL)
22. Criterium d'Antibes (F)
23. Rallye des 12 H. d'Ypres (B)
24. Rallye des Alpes Orientales (I)
25. Rallye de Pologne (PL)
26. Taurus Rally (H)
27. Rallye San Martino di Castrozza (I)
28. Sachs-Rallye Baltic (D)
29. Rallye di Lugano (CH)
30. Rallye de España (E)

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE GT 1975

1975 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR GT CARS

			Imola	Österreich-ring	Nörisring	Hockenheim	Misano	Monza	Járama	Total
1.	Hartwig	BERTRAMS	15	10	-	10	12	20	-	67
2.	Tim	SCHENKEN	-	-	12	12	20	-	20	64
3.	Toine	HEZEMANS	-	1	15	15	-	12	15	58
4.	Claude	HALDI	-	8	10	20	6	-	10	54
5.	John	FITZPATRICK	-	3	20	-	15	-	12	50
6.	Claude	BALLOT LENA	20	12	-	-	8	-	-	40
7.	Clemans	SCHICKENTANZ	-	20	-	6	4	-	-	30
8.	Arturo	MERZARIO	-	-	-	-	10	15	-	25
9.	Bengt	EKBERG	-	-	3	-	-	20	-	23
10.	Dieter	QUESTER	-	15	-	-	-	-	-	15
	J-Louis	CHATEAU	-	-	-	-	-	15	-	15
12.	W.	VOLLERY	12	-	-	-	-	-	-	12
13.	Carlo	FACETTI	-	-	1	-	-	10	-	11
14.	Edoardo	GOVONI	8	-	-	-	2	-	-	10
	Vittorio	BRAMBILLA	-	-	-	-	-	10	-	10
	R.	PARPINELLI	10	-	-	-	-	-	-	10
17.	Hans	HEYER	-	-	8	-	-	-	-	8
	Angelino	LEPRI	-	-	-	-	-	8	-	8
	Peter	BIENEFELD	-	-	-	8	-	-	-	8
	Reinhold	JÖST	-	-	-	-	-	-	8	8

etc... 43 classés/classified

MCP/CB

Novembre 1975

FEDERATION INTERNATIONALE DE L ' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1975

CIRCULAIRE N° 12

CATEGORIES { I+ Epreuves Internationales Libres / Full International Events
I Epreuves Internationales / International Events

Formule 1.....	F1	Grand Tourisme Spécial	GT4	Formule India	F/INDY	Formules A-B-C	F/A,F/B,F/C
Formule 2.....	F2	Sport	SP5	Formule Libre..	F/L	Formule 5000.....	F/5000
Formule 3.....	F3	Course bi-places	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	Formule Renault	
Grand Tourisme.....GT3		Formule Ford	F/F	Formule Tasman..	F/T	Europe.....	F/RE

EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUIT

Date	Cat.	Pays	Nom de l'Epreuve	Observations
NOV. 8/9	I+	P	Grand Prix de l'ACP - Estoril (Championnat d'Europe des Voitures de Grand Tourisme)	Annulé / cancelled

COURSES DE COTE - AUTOCROSS - RALLYCROSS - SLALOMS & DRAGSTERS

DEC.20/21	E	Autocross de Logroño-el Corbo	Nelle inscr./New entry Org. AC de Rioja

R A L L Y E S

OCT. 28/ NOV. 2	USA	Rally Press on Regardless	Nelle date/new date NOV. 7/9
NOV. 1/2	F	Rallye de Saint Amand Les Eaux (Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs)	Annulé / Cancelled
NOV.22/23	E	Rallye de Cataluña	Nelle date /New date Nov. 29/30

-=-=-=-=-=-

MCP/CB

Novembre/November 1975

FEDERATION INTERNATIONALE DE L ' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1976

CIRCULAIRE N° 1

CATEGORIES { I+ Epreuves Internationales Libres / Full International Events
I Epreuves Internationales / International Events

Formule 1	F1	Grand Tourisme	GT4	Formule India ...	F/INDY	Formules A-B-C	F/A,F/B,F/C
Formule 2	F2	Production Spéciale	SP5	Formule Libre....	F/L	Formule 5000	F/5000
Formule 3	F3	Course bi-places...	2S6	Formule Renault..	F/R	Stock-cars	T/SC
Tourisme de Série	TS1	Formule V.....	F/V	Formule Renault..		Dragsters.....	DRG
Tourisme	T2	Formule Super V ...	F/SV	Europe	F/RE		
Grand Tourisme de Série.....GTS3		Formule Ford	F/F	Tourisme Sudam ..	T/S		
				Formule Sudam ...	F/S		
				Formule Tasman ..	F/T		

Formule Renault 5 ... F/R5

EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUIT

Date	Cat.	Pays	Nom de l'Epreuve	Observations
AVR. 24/25	I	D	Sylt (TS1, T2, GTS3, GT4, F3, F/V, F/SV)	Epreuve retirée du Calendrier pour non envoi du dossier de circuit / Event withdrawn from the Calendar due to non receipt of the circuit dossier
AVR. 24/25	I+	F	Grand Prix de Dijon F2	Annulé / Cancelled
MAI 22/23	I	PL	Poznán (TS1, T2, FL8)	Epreuve retirée du Calendrier pour non envoi du dossier de circuit / Event withdrawn from the Calendar due to non receipt of the circuit dossier
MAI 22/23	I	CH	Casale (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F3, FL8)	Nelle inscription / New entry
MAI 28/29	I	CH	Santamonica - Misano (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F2, F3, FL8)	Nelle inscription / New entry
JUIL. 9/11	I	S	Falkenberg (TS1)	Annulé / Cancelled

.../...

Date	Cat.	Pays	Nom de l'Epreuve	Observations
JUIL.10/11	I	DK	Ring Djursland	Groupes: TS1, T2, F3, F/F
SEPT.11/12	I	D	Ulm (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/V, F/SV, F/F)	Epreuve retirée du Calendrier pour non envoi du dossier de circuit / Event withdrawn from the Calender due to non receipt of the circuit dossier
OCT. 9/10	I	B	Nivelles Baulers Trophy (TS1,T2,GT3,GT4)	Nelle date 16/17 Octobre
DEC. 4/5	IT	NZ	Manfield	Groupes 2S6, F/5000, F/V, F/F

COURSES DE COTE - AUTOCROSS - RALLYCROSS - SLALOMS & DRAGSTERS OFF. ROAD

JAN. 10/11		GB	Rallycross Brands Hatch	Nelle inscription /new entry
AVR. 4		A	Rallycross Leruring (Coupe d'Europe des Conducteurs de Rallycross)	Nelle appellation / New denomination : Dinitrol Rallycross Leruring
AVR. 10/11		F	Course de côte d'Urcy	Annulé / Cancelled
AVR. 10/11		F	Course de côte de Charnizay	Nelle date : 13/14 Mars/March
AVR. 10/11		F	Course de côte d'Hebecrevon	Nelle inscription / new entry
MAI 8/9		P	Autocross Elvas (Coupe d'Europe des Conducteurs d'Autocross)	Nelle appellation / new denomination : Autocross du Portugal Lisbonne
AOUT 8		A	Autocross Mistelbach	Nelle inscription / New entry
SEPT.26		BG	Epreuve comptant pour la Coupe d'Europe des Conducteurs d'Autocross	Appellation / Denomination : Autocross Sofia

R A L L Y E S

MAI 15/16		F	Ronde de Picardie	Annulé / Cancelled
OCT. 2/3		F	Rallye de Nice	Nelle date : 24/25 Avril/April
OCT. 6/10		AUS	Southern Cross Rally	Nelle appel. / new denom.: Total Oil Southern Cross Rally
NOV. 19/20		NL	Star Rally	Annulé / cancelled