

fédération internationale de l'automobile

N° 101

1 - 1976

≠



bulletin sportif de la commission sportive internationale

8, PLACE DE LA CONCORDE - 75008 PARIS - TÉL. : 265.34.70 - TÉLEX 29442 FIAOTO

FEDERATION INTERNATIONALE DE TRIAL ' AUTOMOBILE

BULLETIN SPORTIF

N° 101 - JANVIER 1976

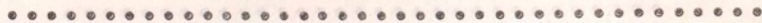
SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<u>Règlementations Sportives :</u>	
- Règlements Financiers du Championnat d'Europe de F2 1976	1 & 2
- Championnat d'Europe de la Montagne 1976	3 à 5
- Règlements des Rallycross 1976	5 à 10
- Règlements des Autocross pour 1976	10 à 15
- Tableau Explicatif du Système de Classement dans les Epreuves de la Coupe d'Europe FIA des Conducteurs de Rallycross	16
<u>Informations Techniques :</u>	
- Précisions & Interprétations à l'Annexe J 1976	17 à 20
- Liste Additionnelle d'Homologations 1976/1	40
<u>Calendrier International du Karting 1976</u>	Pages Vertes
<u>Calendrier Sportif International 1976 :</u>	
- Circulaire N° 3	Page Rose
- Adjonctions au Bulletin n° 100	Page Rose

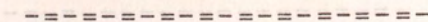
Deux manches : 50% de la somme dans le tableau ci-dessus doivent être versés pour chaque manche (soit 100.000 Francs Suisses pour chaque manche).

Les pilotes qui n'ont pas couvert 50% du nombre total des tours d'une manche ou (si la course ne comprend qu'une seule manche) 30% de la course, ne recevront que 50% de la somme. Si la moitié des tours se trouve être un nombre avec décimales, il ne sera pas tenu compte des décimales.

MOTOR SPORT BULLETIN

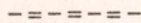


N° 101 - JANUARY 1976



C O N T E N T S

	<u>Pages</u>
<u>Sporting Regulations :</u>	
- 1976 Financial Regulations for F2 European Championship	21 & 22
- European Hill Climb Championship 1976	23 to 25
- Rallycross Regulations 1976	25 to 30
- Regulations for Autocross for 1976	30 to 35
- Explicatory Table of the Classification System for Events of the FIA European Cup for Rallycross Drivers	16
<u>Technical Information :</u>	
- Precisions and Interpretations for Appendix J 1976	36 to 39
- Additional Recognition List 1976/1	40
<u>1976 International Karting Calendar</u>	Green Sheets
<u>1976 International Sporting Calendar :</u>	
- Circular N° 3	Pink Sheet
- Addenda to Bulletin n° 100	Pink Sheet



REGLEMENTATIONS SPORTIVES

- REGLEMENTS FINANCIERS DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1976 -

Les organisateurs des épreuves qualificatives ont, conformément à l'Art. 5) des règlements de championnat, établi les règlements communs financiers suivants qui ont été approuvés par la CSI.

Conducteurs A

Les conducteurs A classés de Grand Prix de la CSI, appelés "Conducteurs A" et énumérés dans l'Annuaire de la CSI, sont admis au départ au nombre de 6 maximum. Les primes de départ et/ou de présence sont laissées à l'appréciation des organisateurs. Lorsque l'organisateur n'a pas prévu de verser de primes de départ et/ou de présence aux concurrents, un conducteur A est considéré comme un conducteur B dans les arrangements financiers exclusivement.

Lorsque plus de 6 conducteurs A ont obtenu les minima de qualification, seuls les 6 plus rapides sont admis à prendre le départ.

1.-Epreuves se déroulant en une ou deux manches

Un nombre de 36 voitures est admis sur la grille, à condition que le circuit soit autorisé à prévoir ce nombre au départ d'une course.

- Prix en espèces - en Francs Suisses

Conducteurs A & B

1er 10.000	8ème 4.500	14ème 2.400
2ème 8.000	9ème 4.000	15ème 2.200
3ème 7.000	10ème 3.500	16ème 2.000
4ème 6.500	11ème 3.000	17ème 1.800
5ème 6.000	12ème 2.800	18ème 1.700
6ème 5.500	13ème 2.600	19ème 1.600
7ème 5.000		20ème 1.500

Répartition

Une manche : en fonction du tableau ci-dessus (par exemple 1er : 10.000 Francs Suisses).

Deux manches : 50% de la somme dans le tableau ci-dessus doivent être versés pour chaque manche (ex. : 1er : 5.000 Francs Suisses pour chaque manche).

Les pilotes qui n'ont pas couvert 50% du nombre total des tours d'une manche ou (si la course ne comprend qu'une seule manche) 50% de la course, ne recevront que 50% de la somme. Si la moitié des tours se trouve être un nombre avec décimales, il ne sera pas tenu compte des décimales.

2.- Frais de déplacement

Conducteurs B & A sans prime de départ

La distance est mesurée du domicile du concurrent, exprimé sur la licence de concurrent, au circuit, en utilisant une carte routière au 1/2.500.000.

Distance à vol d'oiseau Frs. Suisses

Jusqu'à	250 km	1.000
	500 km	1.300
	750 km	1.600
	1.000 km	1.900
Au-dessus de	1.000 km	2.200

Traversée Maritime Internationale (seulement une allocation si justifiée) . . . 900

30% étant versés quand la voiture aura effectué les essais

30% étant versés quand la voiture aura effectué la qualification.

40% quand la voiture aura pris le départ.

3.- Fonds de Prix Commun

Chaque organisateur contribuera au fonds de prix commun de la FIA pour une somme de 3.000 Francs Suisses. A la fin du Championnat, le fonds de prix sera distribué comme suit :

Les points des 10 premiers conducteurs qui se sont classés dans le Championnat d'Europe sont additionnés. La somme totale à distribuer est divisée par le nombre total de points obtenus, ce qui donne une certaine valeur en Francs Suisses pour chaque point. Le nombre de points de chaque pilote multiplié par la valeur des points en Francs suisses donne le montant des prix en espèces pour chaque pilote qui a obtenu une classification.

4.- Généralités

Tous les chiffres sont donnés en Francs Suisses. Les prix gagnés par les pilotes doivent être versés par l'organisateur au plus tard une heure après la publication des résultats définitifs en Francs Suisses ou dans la monnaie locale, soit en liquide soit par chèque, au concurrent ou à une personne dont le concurrent spécifiera le nom par écrit, sans déduction de taxes locales ou gouvernementales. L'argent versé en Francs Suisses sera le montant net devant être versé au concurrent. Lorsque le paiement est effectué en monnaie locale, le taux de change retenu doit être celui du Vendredi précédant la course (moyenne entre achat et vente).

L'argent qui n'aura pas été réclamé sera envoyé par chèque au concurrent dans les 7 jours. (Les restrictions monétaires et/ou gouvernementales devront être prises en considération dans certains pays en ce cas.)

Il est recommandé aux organisateurs qui paient par chèque de rembourser 30% des frais de déplacement après les essais en argent liquide pour permettre aux équipes de régler leurs notes d'hôtel.

En cas de divergences dans la traduction, le texte français fera foi.

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1976 -

ART. 1 - Dispositions Générales

Il y aura en 1976 un Championnat d'Europe de la Montagne réservé aux Conducteurs. Il sera également attribué un Trophée FIA de la Montagne comme indiqué à l'Art. 4.

Les prescriptions générales sont intégralement respectées pour ce Championnat, sauf en ce qui concerne les Articles 9 et 11.

ART. 2 - Voitures Admises

Les voitures seront réparties par catégorie comme indiqué ci-après. Il n'y aura aucune limitation de cylindrée.

- A) Voitures de Tourisme et de Grand Tourisme de série (Groupes 1 et 3)
- B) Voitures de Tourisme, de Grand Tourisme, de Sport (Groupes 2, 4 & 5)
- C) Voitures de Course (Groupes 6 et 8).

Les voitures de course bi-places (Groupe 6) qui participeront au Championnat sont soumises aux limites de poids telles que prévues à l'Article 272 a) de l'Annexe "J" du Code Sportif International.

Les monoplaces des Groupes 7 et 8, bien que pouvant être admises par les organisateurs pour les diverses manches, ne seront pas prises en considération pour le Championnat d'Europe de la Montagne.

Les classes de cylindrée suivantes seront obligatoirement ouvertes pour chacune des manches du Championnat. L'organisateur est libre d'ouvrir les classes supplémentaires qui lui sembleraient nécessaires:

- | | | |
|--------------------|--------------|------|
| CATEGORIES A & B : | jusqu'à 1000 | cm3 |
| | 1001 à 1300 | cm3 |
| | 1301 à 1600 | cm3 |
| | 1601 à 2000 | cm3 |
| | 2001 à 3000 | cm3 |
| | plus de 3000 | cm3. |
| CATEGORIE C : | jusqu'à 1300 | cm3 |
| | 1301 à 2000 | cm3 |
| | 2001 à 3000 | cm3 |
| | plus de 3000 | cm3. |

Pour toutes les voitures, la propulsion par quatre roues est interdite.

ART. 3 - Caractéristiques des Epreuves

Les épreuves qualificatives pour le Championnat d'Europe de la Montagne seront désignées chaque année par la CSI.

Les épreuves qualificatives seront disputées sur des parcours se conformant aux spécifications suivantes :

- Longueur minimale : 5 km.
- Dénivellation minimale entre le départ et l'arrivée : 350 m.
- Côte moyenne minimale : 5%.
- Longueur maximale des sections dont la côte est inférieure à 2% : 20% du parcours total.
- Distance totale minimale à couvrir par chaque concurrent : 10 km.

Chaque participant fera deux montées dans le cas d'un parcours inférieur à 10 km.

Pour des parcours égaux ou supérieurs à 10 km, les organisateurs pourront prescrire soit 1, soit 2 montées par participant.

Le chronométrage électrique des épreuves devra être effectué avec une précision d'au moins 1/100^{ème} de seconde.

Chaque pays européen peut proposer une course de côte répondant aux exigences du présent article et ayant été organisée de façon traditionnelle.

Les courses de côte comptant pour le Championnat d'Europe de la Montagne seront considérées comme des épreuves de vitesse internationale libres pour leur inscription au calendrier sportif international. Ce seront les seules de cette catégorie à jouir de ce droit.

ART. 4 - Classement et récompenses

A l'issue de chacune des épreuves qualificatives, il sera procédé à l'établissement d'un classement général pour chacune des catégories de l'Art. 2. Les points seront attribués selon le barème indiqué à l'Art. 10 b)..

Dans les épreuves où la distance aura été parcourue deux fois, le classement sera déterminé par la somme des deux temps réalisés.

Dans une même épreuve, qu'elle comporte une ou deux montées, les changements de conducteurs sont interdits et un conducteur ne devra pas piloter deux voitures différentes.

Pour le classement général, ne seront pris en considération que les conducteurs ayant obtenu au maximum 110% du temps réalisé par le vainqueur de leur catégorie.

Seuls seront retenus pour le classement final du Championnat

.../...

d'Europe de la Montagne les conducteurs qui se seront classés au moins 50% (arrondis au chiffre supérieur) des épreuves effectivement organisées.

Le conducteur ayant obtenu, à la fin de la saison, le total de points le plus élevé, en conformité avec les Articles 10 b), 11 et 15, sera déclaré :

CATEGORIES A & B : Champion d'Europe de la Montagne des Voitures de Production

CATEGORIE C : Champion d'Europe de la Montagne des Voitures de Course

Un Trophée FIA de la Montagne sera décerné au vainqueur de l'une ou l'autre des catégories (A ou B) dans laquelle ne se trouve pas le Champion d'Europe de la Montagne des Voitures de Production.

ART. 5 - Liste des épreuves qualificatives (11)

Ampus-Dranguignan - 4 Avril	Trento Bondone - 4 Juillet
Dobratsch - 9 Mai	Coupe Teodori - 25 Juillet
Montseny - 23 Mai	Mont Dore - 8 Août
Estrela - 30 Mai	Ste Ursanne - 15 Août
Coupe Sila - 20 Juin	Andorre - 29 Août
Schauinsland - 27 Juin.	

- REGLEMENTS DES RALLYCROSS 1976 -

Lors de sa réunion du 12 Décembre 1975, le Bureau de la CSI a décidé qu'une entière liberté devrait être laissée aux voitures du Groupe 5 qui participent aux rallycross en ce qui concerne le réalésage des cylindres et le montage des turbos, conformément aux prescriptions de l'Annexe J. Le point g) publié en complément de l'Art. 4 des Règlements FIA des rallycross au Bulletin N° 90 est supprimé.

Les règlements pour 1976, publiés au Bulletin N° 90, ont été très légèrement remaniés, et une mise à jour des références a été effectuée en fonction de l'Annexe J 1976, comme suit :

N.B. Toutes les références à l'Annexe J concernent la version 1976, publiée au Bulletin N° 99.

1.- DEFINITION

Un rallycross est une épreuve de vitesse se déroulant sur un circuit permanent en partie stabilisé.

2.- ORGANISATION

a) Les voitures prendront le départ de front, le second rang, s'il y en a un, prenant le départ au minimum 20 secondes et au maximum 25 secondes plus tard. 2 rangs au maximum pourront courir en même temps. Les Autorités Sportives Nationales pourront autoriser

.../...

5 voitures au maximum à prendre le départ simultanément sur les circuits dont la grille de départ a une largeur minimum de 12,50 mètres et au maximum 6 voitures lorsque la largeur de la grille est au minimum de 15 mètres.

Dans tous les autres cas et dans toutes les épreuves comptant pour les Coupes de la FIA, le maximum de voitures prenant le départ simultanément sera de 4. Le nombre de voitures admises à prendre le départ de front devra être spécifié dans les règlements du circuit.

- b) Le procédé de composition des grilles de départ sera laissé au choix de l'organisateur, mais restera sujet à l'approbation de son A.S.N.
- c) Il n'y aura qu'un pilote par voiture et chaque pilote ne conduira qu'une voiture, dans une même épreuve.
- d) Les signaux par drapeaux devront être conformes à l'Annexe H du Code Sportif International.
- e) Les nouveaux départs ne seront donnés qu'en cas de déploiement du drapeau rouge pendant une course. Tout autre incident sera considéré comme "cas de force majeure".
- f) Un nombre minimum de marqueurs pourra être utilisé pour définir l'itinéraire, et le fait de déplacer un de ces marqueurs entraînera une pénalisation de 5 secondes. Tout pilote passant du mauvais côté de ce marqueur sera mis hors de course.
- g) Des juges de faits seront désignés, pour déterminer les faux départs et les pénalisations. Dans le cas d'un faux départ, la(les) voiture(s) responsable(s) sera(ont) pénalisée(s) de 10 secondes.

2.2. CLASSEMENT

La méthode de classement est laissée à l'appréciation des organisateurs pour toutes les épreuves, à l'exception de celles comptant pour les Coupes FIA.

3. -- CIRCUITS

3.1. Caractéristiques

Longueur	:	minimum	800 m
	:	maximum	2000 m
Largeur	:	minimum	10 m
	:	maximum	16 m

Composition

- stabilisé (asphalte, goudron, etc...) : minimum 20%
- herbe, gravier, terre, sable, etc...) : minimum 35%

Pentes :

- ne doivent pas être supérieures à 7%.

.../...

N.B. : Ce point s'applique exclusivement aux circuits construits après le 28 Février 1975. Toutefois, la pente absolue maximum autorisée pour les circuits construits avant cette date sera de 10%.

Départ

Il doit y avoir au moins 100 m de ligne droite entre la ligne de départ et le premier virage. (Ceci s'applique aux parcours qui seront construits après la publication de ces règlements). La grille de départ sera recouverte de goudron, de ciment ou d'un autre revêtement stabilisé sur une longueur minimum de 30 mètres après la ligne de départ. La largeur de la piste sur la ligne de départ (10 mètres minimum) sera maintenue jusqu'à la première courbe et durant toute cette courbe qui aura un rayon maximum de 25 mètres et formera un changement de direction d'au moins 45°, ces mesures devant être effectuées à partir de l'axe du parcours.

Arrivée

Il ne devra pas être possible d'accéder directement au paddock après franchissement de la ligne d'arrivée.

3.2. Postes de Commissaires

- a) Chacun des postes devra communiquer à vue avec le précédent et le suivant, la distance entre ces postes, mesurée le long de la piste n'excédant jamais 200 m.
- b) Il y aura deux commissaires au minimum par poste.
- c) Tous les deux postes, ou aux postes séparés par une distance maximum de 500 mètres, il y aura une radio ou un téléphone pour entrer en contact avec le directeur de la course.
- d) Chaque poste sera équipé d'au moins deux extincteurs portatifs qui auront chacun une capacité minimum de 6 kg, le produit extincteur étant approuvé par l'A.S.N.

3.3. Equipement de Secours

Il satisfera aux standards des "Critères de Sécurité pour les Parcours Automobiles" de la C.S.I. (chapitre 5).

3.4. Mesures de Sécurité relative aux Spectateurs

Les spectateurs seront contenus dans une enceinte correctement aménagée à une distance minimum de 30 m du bord de la piste à moins qu'ils ne soient retenus 3 mètres derrière une barrière conforme aux spécifications de la C.S.I., capable d'arrêter toute voiture sortant de la piste, ou qu'ils ne soient regroupés sur un remblai présentant une paroi frontale verticale d'hauteur de 2,50 m. au-dessus du niveau de la piste. Ils ne seront pas admis dans des endroits en devers par rapport à la piste (voir les Critères de Sécurité pour les parcours automobiles, chapitre 3).

.../...

3.5. Approbation

Tout circuit devra avoir été inspecté et approuvé par l'A.S.N. responsable.

4. - VOITURES ADMISES

- Il n'y aura pas de division de classe, toutes les voitures courront dans une catégorie sans limitation.
- Les voitures à quatre roues motrices ne seront pas admises.
- Seules seront admises les voitures entièrement fermées appartenant aux Groupes 1 à 5 de l'Annexe J, avec les adjonctions suivantes :
 - a) Les silencieux pourront être enlevés mais les systèmes d'échappement devront être conformes aux prescriptions de l'Annexe J, Art. 254 j).
 - b) Les collecteurs d'huile ne seront pas obligatoires.
 - c) Tous les phares extérieurs pourront être enlevés à condition que les trous dans la carrosserie soient couverts. Toutefois, un trou d'une surface maximum de 30 cm² pourra être prévu dans chaque emplacement du phare pour le refroidissement.
 - d) Les entretoises de roues non fournies par le fabricant du véhicule pourront être utilisées à condition qu'elles soient conformes aux prescriptions suivantes :
 - i) leur épaisseur ne sera pas supérieure à 2,5 cm et ne modifiera pas la voie du véhicule de plus de 2,5 cm, sauf pour les voitures construites avant 1965.
 - ii) Tout boulon utilisé pour fixer une roue à son moyeu ou à son essieu devra être fait en une seule pièce. Il ne sera pas permis d'utiliser de dispositif pour augmenter la longueur des boulons.
 - iii) Les surfaces de l'entretoise en contact avec la roue et le moyeu ou l'essieu ne seront pas moins efficaces que celles du moyeu ou de l'essieu.
 - iv) Les entretoises devront être solides et d'une construction non laminée.
 - e) Il sera permis d'ajouter des extensions d'ailes à condition qu'elles n'entraînent pas un accroissement supérieur à 7,5 cm de la largeur des ailes de chaque côté de la voiture. (Pour mesurer cette dimension, se référer à la verticale passant par l'axe des moyeux). Les extensions d'ailes recouvriront efficacement les roues sur au moins 1/3 de leur circonférence. Les extensions d'ailes devront descendre derrière les roues arrières jusqu'au moins 8 cm au-dessus de la hauteur de l'axe. Elles devront être d'une construction rigide sans perforation ou angle aigu.
 - f) Les klaxons, les compteurs et les pare-chocs pourront être enlevés. Si les pare-chocs sont enlevés, leurs supports devront l'être également. Ils ne pourront pas être enlevés s'ils font partie intégrante de la carrosserie. Si les pare-chocs sont conservés, ils devront ainsi que leur support être ceux homologués à l'origine sur la voiture et ne seront pas renforcés.

4.1. Mesures de Sécurité pour les Voitures

Les mesures de sécurité suivantes sont obligatoires, en plus des (ou à la place des) prescriptions de l'Annexe "J" :

- a) Les pare-brise doivent être en verre feuilleté ou en matériau de plastique rigide et les vitres doivent être en verre de sécurité ou en plastique. Si elles sont en plastique, l'épaisseur de celui-ci ne sera pas inférieure à 5 mm.
Des ouvertures pourront être pratiquées dans le pare-brise pour une surface totale n'excédant pas 64 cm² (10 sq. in.)
- b) Les roues de secours ne seront pas admises à bord de la voiture.
- c) L'usage de pneus munis de clous, crampons, chaînes ou autre dispositif similaire ne sera pas autorisé à moins qu'il ne soit spécifiquement autorisé par l'Autorité Sportive Nationale concernée à la demande des organisateurs de l'épreuve, et mentionné dans les règlements particuliers.
Seuls les pneus à clous agréés par l'Autorité Sportive Nationale pourront être utilisés. Les clous pourront être montés sur le pneu soit de l'intérieur, soit de l'extérieur. Il ne sera pas permis d'incorporer le clou dans la bande du pneu durant le processus de vulcanisation.
- d) Toutes les voitures devront être équipées à l'avant et à l'arrière d'un anneau de prise en remorque qui ne dépassera pas la ligne de la carrosserie.
- e) Le coupe-circuit principal devra avoir les positions d'ouverture et de fermeture clairement indiquées.
- f) Il y aura un dispositif sûr pour fermer l'accélérateur en cas de non-fonctionnement de son accouplement, au moyen d'un ressort extérieur agissant sur chaque papillon.
- g) Les réservoirs de carburant, d'huile et d'eau de refroidissement seront séparés de l'habitacle par des cloisons de manière à ce qu'en cas de fuite ou de rupture d'un réservoir, le liquide ne puisse y pénétrer ni atteindre le système d'échappement. Ceci s'applique également aux réservoirs de carburant par rapport au compartiment moteur.
- h) Les batteries seront solidement fixées et si elles sont installées dans l'habitacle, recouvertes d'une protection isolante et étanche.
- i) Chaque voiture sera équipée de 2 feux rouges arrière du type anti-crash utilisé pour le brouillard (surface minimum éclairée de chaque feu : 60 cm², ampoules de 15 watts minimum chacune), fonctionnant avec, ou remplaçant, les feux-freins de la voiture. Ils ne seront pas placés à plus de 1,50 m du sol.
- j) Le siège du pilote sera solidement fixé : s'il est monté sur rails ou s'il a un dossier réglable, il sera également fixé de manière à être absolument immobile et rigide.
- k) Un extincteur d'une capacité minimum de 2 kg sera obligatoire.
- l) Chaque voiture sera équipée d'un harnais de sécurité en 4 points minimum, conforme aux spécifications publiées par la C.S.I. à l'Art. 253 c) de l'Annexe "J".

- m) La porte d'origine du pilote doit être conservée: la garniture peut être enlevée.

N.B. Carburant : seul le carburant de type commercial pourra être utilisé comme spécifié à l'Article 255 n) "Courses de vitesse", paragraphe 1.

Protection : La protection du carter d'huile sous la voiture est facultative.

Réservoirs d'essence : Les réservoirs de sécurité FT3 ou FTA tels que spécifiés pour le Groupe 5 à l'Article 253 f) de l'Annexe "J", ne seront pas obligatoires.

5.- SECURITE DES PILOTES

Tout pilote devra :

- a) Porter un casque agréé par son A.S.N.
- b) Porter une combinaison ignifugée bien serrée aux poignets et aux chevilles.
- c) Porter des gants et des chaussures ignifugés ou en cuir, sans perforation.
- d) Porter une visière ou des lunettes si une ouverture a été pratiquée dans le pare-brise.
- e) Etre solidement maintenu sur son siège par le harnais de sécurité.
- f) Garder sa vitre latérale fermée.
- g) Etre détenteur d'un certificat médical en règle délivré depuis moins d'un an, à moins que sa licence de pilote n'en comporte un automatiquement.

- REGLEMENTS DES AUTOCROSS POUR 1976 - Valable à partir du 1/1/1976

Faisant suite à leur publication au Bulletin N° 89, les règlements ont été modifiés par l'adjonction d'un article se rapportant à la sécurité et une mise à jour des références de l'Annexe "J" 1976 comme suit :

N.B. Toutes les références à l'Annexe J concernent la version 1976, publiée au Bulletin N° 99.

1. - APPELLATION

Un autocross est une épreuve de vitesse se déroulant sur un circuit permanent ou temporaire ayant une surface non stabilisée.

2. - ORGANISATION

Tout Autocross se composera au minimum de deux manches, la longueur minimum par manche étant 2 km. Le vainqueur sera le pilote ayant réalisé le temps le plus rapide, ce temps pouvant être établi dans n'importe laquelle des manches de l'épreuve.

Les conditions suivantes devront être respectées :

- a) 2 voitures au minimum, 4 au maximum prendront le départ de front. Le prochain rang prendra le départ au minimum 20 secondes et au maximum 25 secondes plus tard. Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ de face sera spécifié dans le règlement du circuit. Seules 2 grilles pourront courir simultanément sur le circuit. Cependant, si la longueur du circuit est supérieure à 1000 mètres, 3 grilles pourront courir et une quatrième grille pourra prendre le départ si la longueur du circuit est supérieure à 1500 mètres.
- b) Le procédé de composition de la grille de départ de chaque manche sera laissé au choix de l'organisateur mais restera sujet à l'approbation de l'A.S.N.
- c) Il n'y aura qu'un pilote par voiture et chaque pilote ne conduira qu'une voiture dans une même épreuve.
- d) Les signaux par drapeaux devront être conformes à l'Annexe H du Code Sportif International.
- e) Les nouveaux départs ne seront donnés qu'en cas de déploiement du drapeau rouge pendant une course. Tout autre incident sera considéré comme "cas de force majeure".
- f) Un nombre minimum de marqueurs sera utilisé pour définir l'itinéraire et le fait de déplacer l'un de ces marqueurs entraînera une pénalisation de 5 secondes. Tout pilote passant du mauvais côté de ce marqueur sera mis hors de course.
- g) Des juges de fait seront désignés pour déterminer les faux départs et les pénalisations. Dans le cas d'un faux départ, la (les) voiture(s) responsable(s) sera(ont) pénalisé(s) de 10 secondes.

3. - CIRCUITS

3.1. Caractéristiques

Longueur : mesurée le long du bord intérieur minimum 600 m
maximum 2 000 m
Largeur : minimum 10 m
maximum 16 m

Il devra être possible d'effectuer des dépassements sur toute la longueur du parcours.

Composition

Un circuit plat ou ondulé sur terrain naturel composé de tout type de surface non stabilisée (sans fossés ou cours d'eau). S'il est nécessaire, une zone de départ stabilisée pourra être prévue sur une longueur maximum de 20 mètres, à condition qu'elle ne fasse pas partie du parcours.

La piste devra être clairement délimitée.

Ligne de départ

Il y aura au moins 80 m de ligne droite entre la ligne de départ et le premier virage.

- Buggies : voitures construites à partir de kits fabriqués en série avec châssis, éléments de transmission et moteur d'une voiture de série. Mise au point du moteur et/ou modifications conformes à l'Annexe J (Art. 258).
- Voitures spéciales pour Autocross : des voitures construites tout spécialement pour Autocross, ou modifiées au-delà de ce qui est toléré dans les Groupes 1 à 4 (voir l'Art. 4.2.).
- Les voitures appartenant à la catégorie C ne sont pas admises.
- Les voitures à 4 roues motrices ne sont pas admises.

4.1. Prescriptions Générales pour toutes les Voitures

Les mesures de sécurité suivantes sont obligatoires en plus des prescriptions de l'Annexe J :

- a) Les pare-brise devront être en verre feuilleté ou en plastique rigide et les vitres en verre de sécurité ou en plastique.
L'épaisseur de ce plastique ne devra pas être inférieure à 5mm.
Des ouvertures pourront être pratiquées dans le pare-brise pour une surface totale ne dépassant pas 64 cm² ou 10 pouces carrés.
- b) La roue de secours n'est pas obligatoire à bord de la voiture mais si elle est prévue, elle devra être placée dans un endroit spécialement conçu par le constructeur à cet effet.
- c) L'usage de pneus munis de clous, crampons, chaînes ou autres dispositifs similaires ne sera pas autorisé à moins qu'il ne soit spécifiquement autorisé par l'Autorité Sportive Nationale concernée à la demande des organisateurs de l'épreuve, et mentionné dans les Règlements Particuliers.
Seuls les pneus à clous agréés par l'Autorité Sportive Nationale pourront être utilisés. Les clous pourront être montés sur le pneu soit de l'intérieur, soit de l'extérieur. Il ne sera pas permis d'incorporer le clou dans la bande du pneu durant le processus de vulcanisation.
- d) Toutes les voitures devront être équipées à l'avant et à l'arrière d'un anneau de prise de remorque qui ne dépassera pas la ligne de la carrosserie.
- e) Le coupe-circuit principal devra avoir les positions d'ouverture et de fermeture clairement indiquées.
- f) Il y aura un dispositif sûr pour fermer l'accélérateur en cas de non-fonctionnement de son accouplement, au moyen d'un ressort extérieur agissant sur chaque papillon.
- g) Les réservoirs de carburant, d'huile et d'eau de refroidissement seront séparés de l'habitacle par des cloisons, de manière à ce que le liquide ne puisse pénétrer dans l'habitacle en cas de fuite ou de rupture d'un réservoir. Ceci s'applique également aux réservoirs de carburant par rapport au compartiment moteur.
- h) Les batteries seront solidement fixées, et si elles sont installées dans l'habitacle, recouvertes d'une protection isolante et étanche.

.../...

- i) Il sera prévu une protection supplémentaire des tuyauteries d'essence et des canalisations du système de freinage, à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques, etc...) et à l'intérieur de l'habitacle contre tout risque d'incendie (tuyaux de carburants uniquement) (Annexe J, Art. 253 b).
- j) Chaque voiture sera équipée de 2 feux rouges arrière du type Anti-crash utilisé pour le brouillard (surface minimum éclairée de chaque feu : 60 cm², ampoules de 15 watts minimum chacune). Ils ne seront pas placés à plus de 1,50 m du sol.
- k) Le siège du pilote sera solidement fixé : s'il est monté sur rails ou s'il a un dossier réglable, il sera également fixé de manière à être absolument immobile et rigide.
- l) Tout objet porté à bord de la voiture sera fixé. L'enlèvement du siège du co-pilote et du siège arrière sera autorisé.
- m) Chaque voiture sera équipée d'un harnais de sécurité en 4 points minimum, conforme aux spécifications publiées par la C.S.I.
- n) Des armatures de sécurité seront installées comme prescrit à l'Annexe J, dessin 6 (Art. 253 e).
Elles doivent être conformes aux normes spécifiées pour les voitures ouvertes de moins de 1200 kg.
- o) Le diamètre maximum autorisé pour les roues sera de 16 pouces. Si les roues utilisées sont d'un matériau autre que l'acier (ex.: aluminium, magnésium), elles devront avoir été homologuées à l'origine sur la voiture concernée (même comme extension ou équipement de remplacement).
- p) Les enjoliveurs de roues seront enlevés.
- q) Les voitures devront être équipées d'un feu arrière rouge, conforme aux spécifications données au point j) ci-dessus, mais il devra être monté sur l'axe longitudinal de la voiture et placé à une hauteur de 60 cm minimum et 1,50 m maximum du sol. Il sera mis en opération sur ordre du directeur de la course.

4.1.2. Modifications Autorisées

- a) Une protection du carter d'huile sous la voiture.
- b) Les pare-chocs, les parties chromées et la garniture pourront être enlevés à condition qu'ils ne fassent pas partie intégrante de la carrosserie. Si les pare-chocs sont enlevés, leurs supports devront l'être également. S'ils sont conservés, ils devront ainsi que leurs supports être ceux homologués à l'origine sur la voiture et ne seront pas renforcés.
- c) Tous les phares extérieurs pourront être enlevés à condition que les trous dans la carrosserie soient couverts. Toutefois, un trou d'une surface maximum de 30 cm² pourra être prévu dans chaque emplacement du phare, pour le refroidissement.

4.1.3. Carburant

Seul le carburant de type commercial pourra être utilisé, comme spécifié à l'Art. 253 n), paragraphe 1 : "courses de vitesse".

4.2. Prescriptions propres aux Voitures Spéciales

En plus des prescriptions spécifiées à l'Art. 253 a), b), d), g) de l'Annexe J du Code Sportif International, les mesures suivantes seront applicables aux voitures d'Autocross spéciales et aux buggies :

- a) Une paroi anti-feu conforme à l'Art. 272 1) du Code Sportif International sera obligatoire. Les voitures auront un plancher fermé.
- b) Les ailes seront fixées conformément à l'Art. 255 d) de l'Annexe J. Cependant, les Autorités Sportives Nationales auront la liberté d'instituer des classes pour voitures sans ailes, mais ces voitures ne pourront en aucun cas courir avec les voitures munies d'ailes; elles ne pourront pas non plus participer à des épreuves internationales.

Les dispositifs aérodynamiques ne seront pas autorisés sur les voitures, sauf s'ils ont été homologués comme faisant partie de la voiture.

- c) Les voitures spéciales pour Autocross auront des essieux suspendus. Le montage fixé sur le châssis ne sera pas autorisé.
- d) Les voitures seront munies à l'avant d'une protection non transparente contre les pierres. La hauteur minimum sera le centre du volant.
- e) La largeur transversale de l'habitacle ne sera en aucun point inférieure à 80 cm. Une protection latérale sera prévue sur toute la longueur de l'habitacle, jusqu'à une hauteur minimum de 42 cm au-dessus du plancher.
- f) Le réservoir doit être installé dans un endroit qui lui assurera une protection suffisante et il doit être fixé à la voiture. Le réservoir ne sera pas placé à l'intérieur de l'habitacle et se trouvera au minimum à 40 cm du moteur.

Les bouchons du réservoir ne pourront dépasser de la carrosserie.

- g) Le dossier du siège du conducteur devra se prolonger en hauteur en une seule pièce, au moins jusqu'à l'occiput du conducteur.

5. - SECURITE DES PILOTES

Tout pilote devra :

- a) Porter un casque agréé par son A.S.N.
- b) Porter une combinaison ignifugée bien serrée aux poignets et aux chevilles.
- c) Porter des gants et des chaussures ignifugés ou en cuir, sans perforation.
- d) Porter une visière ou des lunettes si une ouverture a été pratiquée dans le pare-brise.
- e) Etre solidement maintenu sur le siège par le harnais de sécurité.
- f) Garder sa vitre latérale fermée.
- g) Etre détenteur d'un certificat médical en règle délivré depuis moins d'un an, à moins que sa licence de pilote n'en comporte un automatiquement.

TABLEAU EXPLICATIF DU SYSTEME DE CLASSEMENT DANS LES EPREUVES DE LA COUPE D'EUROPE FIA DES CONDUCTEURS DE RALLYCROSS :

Le Tableau explique le système de classement publié au Bulletin n° 97, Art. 4 des Règlements de cette Coupe FIA. Toutefois, il est souligné que pour les 9ème et 10ème places, les pilotes ayant obtenus les 3ème places dans les 4 manches des quarts de finale courront dans une seule manche.

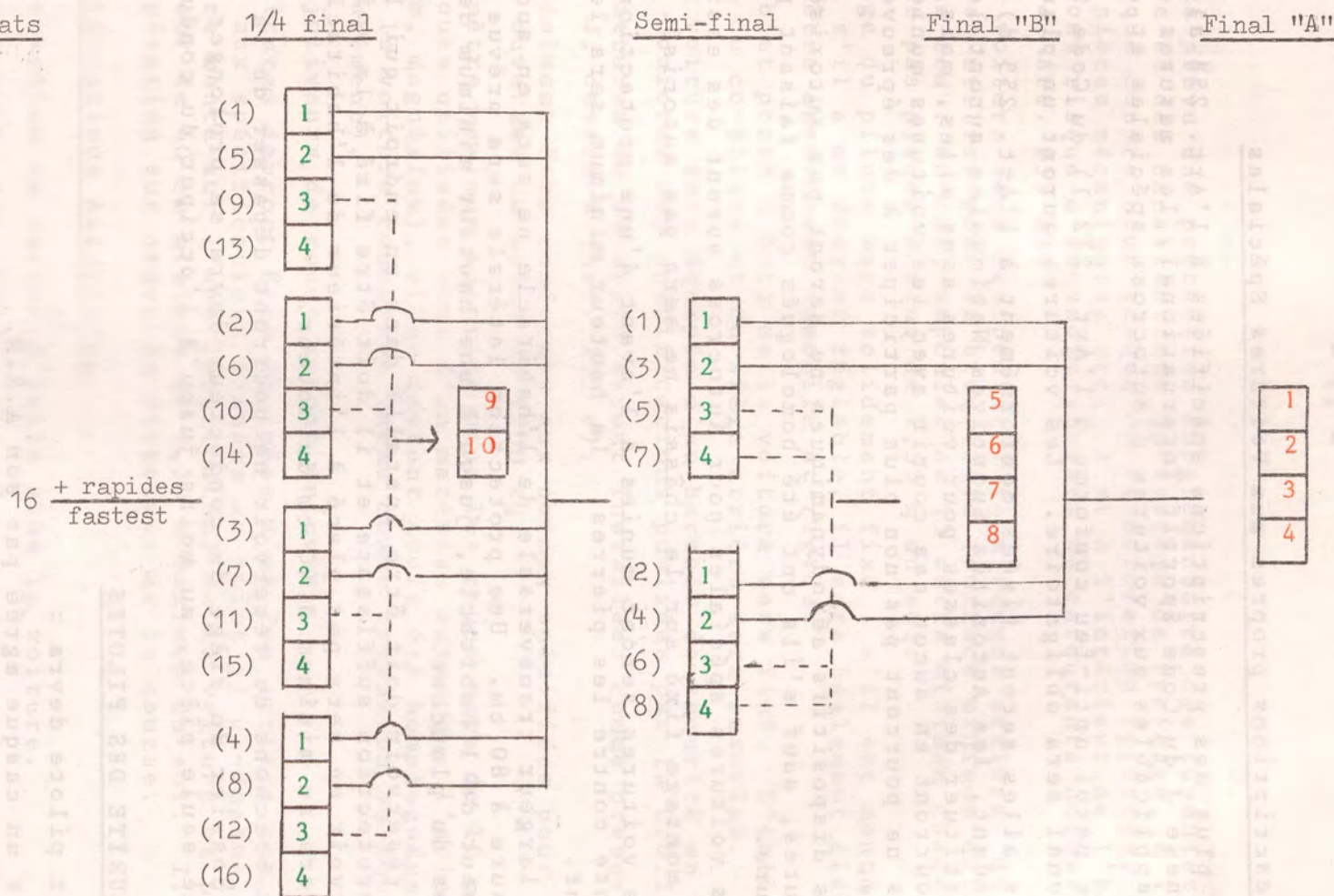
EXPLICATORY TABLE OF THE CLASSIFICATION SYSTEM FOR EVENTS OF THE FIA EUROPEAN CUP FOR RALLYCROSS DRIVERS :

The Table illustrates the classification system published in Bulletin n° 97, Art. 4 of the Regulations for this FIA Cup. It should be noted however that for the 9th and 10th places, the 3rd-placed drivers of each quarter-final compete in one run only.

Manches éliminatoires/Eliminatory heats

Tous les concurrents participent à 3 manches qualificatives qui admettent chacune 4 voitures. Les 2 meilleurs temps de chacun seront retenus et les 16 concurrents ayant obtenu les meilleurs temps absolus dans les manches qualificatives participent au quart de finale.

All drivers compete in 3 qualifying heats, of 4 cars each. The 2 best times of each are retained and the 16 overall best go forward to the quarter-final.



Chiffres BLEUS / BLUE figures : classement dans la manche / classification in the heat.

Chiffres ROUGES / RED figures : classement général de l'épreuve / overall classification of the event.

Chiffres entre PARENTHÈSES / Figures in BRACKETS : ordre de sélection recommandé pour chaque manche par rapport aux temps établis dans la manche précédente / Recommended order of selection for the heats based on times established in the preceding heat.

INFORMATIONS TECHNIQUES

- PRECISIONS ET INTERPRETATIONS A L'ANNEXE J 1976 -

I - PRECISIONS

Art. 252 s) Lest

Application : Groupes 2 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8.

Art. 255 g) Réservoirs

Précision concernant le texte anglais. Se reporter à la partie en Anglais.

Art. 258 d)

Dans le cas d'une voiture suralimentée, le système de suralimentation devra rester strictement conforme à la série.

Art. 258 f) Transmission

Si un conducteur a prévu un nombre série minimale imposée qu'il y aura de fois un rapport de couple final différent et une boîte de vitesses.

Art. 261 d)

Nouvelle rédaction : Libres. Il est toutefois interdit de monter un système de suralimentation s'il n'est pas homologué en série. Au cas où un système de suralimentation serait homologué en série, toute liberté sera laissée pour sa préparation. Il ne sera pas permis de changer le système de suralimentation (turbocompresseur reste turbo-compresseur, compresseur mécanique reste compresseur mécanique, etc...).

Art. 261 e) Moteur - Réalésage

Un réalésage de 0,6 mm maximum est permis, par rapport à l'alésage d'origine. Aucun franchissement de classe de cylindrée n'est autorisé. Il est autorisé de chemiser... Un apport de matière est également permis à l'intérieur des cylindres, par dérogation à l'Art. 261 b).

Art. 261 v) Eléments de carrosserie

Quatrième paragraphe : l'allègement et la modification d'éléments de la carrosserie ... (reste inchangé).

Art. 269 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...) sont compris dans ces poids. (Reste inchangé).

Art. 269 b) 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 dans l'habitacle. Le tableau de bord ne devra présenter aucun angle saillant.

Art. 269 b) 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 manière à les couvrir efficacement sur au moins le tiers de la circonférence et sur au moins toute la largeur du pneumatique. Des ouvertures peuvent être pratiquées, sauf à l'AR des roues AR.

Art. 269 j) Dispositifs aérodynamiques

Les dispositifs aérodynamiques non homologués en série doivent s'inscrire ... (reste inchangé).

Art. 273 A6) Tuyaux d'échappement

Les orifices de sortie des tuyaux d'échappement, s'ils sont dirigés horizontalement vers l'AR, devront se situer à moins de 60 cm de hauteur au-dessus du sol (reste inchangé).

II - INTERPRETATIONS

Ces interprétations sont publiées à la suite de la réunion qui s'est déroulée le 13/12/75 à Paris, regroupant les représentants des Commissaires Techniques des pays organisant au moins une épreuve d'un championnat FIA.

GROUPES 1 et 3

Art. 258 a) Appareils d'éclairage

Il est précisé que le règlement particulier d'une épreuve pourra autoriser le montage de plus de 6 phares, à condition que toutes les prescriptions de l'Article soient observées.

Art. 258 b) Réservoirs de carburant et lubrifiant

Il est précisé que le réservoir de série doit être enlevé lorsqu'un réservoir d'un autre type est utilisé.

Art. 258 1) Carrosserie

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

Il est précisé qu'il ne peut s'agir que d'un élément se rapportant à l'aile d'origine, et non pas l'aile proprement dite.

Art. 268 m) Pare-chocs

Un parcours fermé (course de côte par ex.) est assimilé à un circuit fermé.

GROUPES 2 et 4

Art. 261 a) Poids minimum

Lest : En plus de la définition de l'Art. 252 s) (Annexe J 1976), il est précisé qu'en groupes 2 et 4, la roue de secours peut être

.../...

utilisée en tant que lest. Elle doit être solidement fixée à l'aide d'outils et plombée.

Art. 261 c) Moteur - Culasses et Soupapes

Il est précisé que les ressorts de soupapes sont libres.

Art. 261 j) Moteur - Arbres à cames et système de distribution

Il est précisé que la liberté prévue concerne l' (les) (arbre(s) à cames, mais ni son (leur) logement(s) ou carter(s).

Art. 261 m) Transmission

Boîte de vitesse : Il est précisé que 3 séries de rapports peuvent être homologués, y compris ceux déjà homologués en Gr 1, le cas échéant. Au cas où 3 séries de rapports seraient homologués en Gr 1, aucune série supplémentaire ne pourrait être homologuée pour l'utilisation de la voiture en Gr 2.

Au cas où plus de 3 séries de rapports seraient homologuées en Groupe 1, celles-ci seraient toutes utilisables en Groupe 2 selon les conditions de l'Art. 261 m).

Art. 261 n) Suspension

Les axes de pivotage doivent rester à leur emplacement de série. Toutes les pièces changeant les axes de pivotage doivent être homologuées.

Art. 261 v) Eléments de carrosserie

Il est précisé que lorsque le montage d'un élément de sécurité requis par le règlement (double circuit de freinage, par exemple) entraînera la modification d'éléments structurels, cette modification devra être homologuée (pas de minimum de production).

La liberté prévue pour le remplacement des sièges comprend également les supports de sièges.

Art. 261 bb)

Il est précisé que l'homologation de freins doit se faire en conformité avec l'Art. 261 s).

Art. 261 cc) Extension d'ailes

Il est précisé que pour la mesure de la largeur maximale on se référera à la verticale passant par l'axe des moyeux des roues. Il est d'autre part permis de découper la partie de l'aile d'origine recouverte par les extensions d'ailes.

GROUPE 5

Art. 269 i) Réservoirs

Pour les voitures du Groupe 5, il est spécifié que des réservoirs de sécurité d'un type homologué par la FIA (normes FT3 ou FTA) ne sont obligatoires que pour des épreuves sur circuit d'une ou plusieurs manches de 100 km minimum. Dans tous les cas où un réservoir de sécurité ne serait pas utilisé, il sera obligatoire d'utiliser un véritable réservoir de carburant.

Arceaux de sécurité

Pour les voitures du Groupe 5 il est spécifié que la cage de sécurité conforme au dessin N° 6 page 180 de l'Annuaire de la FIA 1975 est obligatoire pour toutes les épreuves. Selon le type des voitures (ouvertes ou fermées) et leur poids (plus ou moins de 1200 kg) les normes des tubes fixées par le tableau de l'Art. 253 e) (Annexe J 1976) devront être respectées, en ce qui concerne la partie principale de l'arceau.

GROUPE 6

Admission des voitures non homologuées dans les épreuves de Groupe 6

Les voitures non homologuées peuvent participer à des épreuves réservées aux voitures de Groupe 6, à condition de se conformer aux Articles 271 et 272 de l'Annexe J 1976.

Portières

Il est spécifié que, quelque soit le mode d'ouverture des portières, celles-ci seront légales si elles répondent aux critères de l'Art. 255 e) (Annexe J 1976).

Il est précisé que lorsque le montage d'un élément de sécurité...
Art. 251 (b) Extension d'ailes
Il est précisé que pour la mesure de la largeur maximale on se...
Art. 252 (a) Réservoirs
Pour les voitures du Groupe 5, il est spécifié que des réservoirs...
de sécurité d'un type homologué par la FIA (normes F1 ou FTA) ne sont...
obligatoires que pour des épreuves sur circuit d'usage ou plusieurs...
de 100 km minimum. Dans tous les cas où un réservoir de sécurité ne...
serait pas utilisé, il sera obligatoire d'utiliser un véritable réservoir...
de carburant.

SPORTING REGULATIONS

- 1976 FINANCIAL REGULATIONS FOR F2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP -

The organizers of the qualifying events have - in accordance with Article 5 of the Championship Regulations - established the following common financial arrangements which were approved by the CSI.

A-Drivers

CSI Grand Prix Graded A-Drivers, hereinafter called "A-Drivers" and listed in the CSI Yearbook, are admitted up to a maximum of 6 at the start. Starting and/or appearance money is left to the discretion of the organizers. If no starting and/or appearance money was agreed between entrant and organizer, an A-Driver is considered as a B-Driver for the financial arrangements only.

If more than 6 A-Drivers have fulfilled the qualification minima, only the 6 fastest are admitted at the start.

1.- Events conducted as Single or Two Parts Race

A maximum of 36 cars is admitted for the grid, provided the circuit is authorized to start this number.

Money Prizes

in Swiss Francs

A & B Drivers

1st : 10,000	6th : 5,500	11th : 3,000	16th : 2,000
2nd : 8,000	7th : 5,000	12th : 2,800	17th : 1,800
3rd : 7,000	8th : 4,500	13th : 2,600	18th : 1,700
4th : 6,500	9th : 4,000	14th : 2,400	19th : 1,600
5th : 6,000	10th : 3,500	15th : 2,200	20th : 1,500

Distribution :

One heat : as per above schedule (e.g. 1st : 10,000 Sw.Frs)

Two heats : 50% of the money of the above schedule to be paid for each heat (e.g. 1st : 5,000 Sw.Frs in each heat).

Drivers who have not covered 50% of the total number of laps of a heat or (if the race is conducted in one race) of the race, will only get 50% of the prize. If half of the number of laps works out to a decimal number, the decimal will be ignored.

2.- Travel Expenses

B-Drivers and A-Drivers without starting money

The distance is measured from the competitor's home, as indicated in his licence, to the circuit, on the basis of an Ordnance Survey map (scale : 1 : 2 500 000).

<u>Distance as crow flies :</u>		<u>Swiss Francs</u>
Up to	up to 250 km	1,000
	" 500 km	1,300
	" 750 km	1,600
	" 1,000 km	1,900
	over 1,000 km	2,200

International Maritime crossing
 (one allowance only, if substantiated) 900

- 30% payable after the car has fulfilled practice conditions.
- 30% payable after the car has fulfilled qualification practice.
- 40% after the car started.

3.- Common Prize Fund

Each organizer contributes 3,000 Swiss Francs to the common fund of the FIA. At the end of the Championship, the common fund will be distributed as follows :

Sum up the number of points of the first 10 classified drivers in the European Championship. The total amount of money which is distributed will be divided by the total number of obtained points, which will give a value, in Swiss Francs, for each point. The number of points of each driver multiplied by the value of points in Swiss Francs will give the amount of prize money for each classified driver.

4.- General

All figures are shown in Swiss Francs. The money won by the drivers has to be paid by the organizer, not later than one hour after the final results are official in Swiss Francs or local currency in cash or by cheque to the entrant or a person designated (in writing) by the entrant, without deduction of local or governmental taxes. The paid-up money in Swiss Francs will be the exact amount to be paid to the competitor. If the payment is cashed in local money, the exchange rate is the one operative on the Friday preceding the race (average between purchase price and sale price).

Money not collected will be mailed by cheque to the entrant within 7 days. (In some countries monetary and/or governmental restrictions are to be taken into account.)

The organizers who pay by cheque are advised to refund 30% of the travel expenses in cash after the practice in order to enable the teams to pay their hotel bills.

In case of discrepancies in the translation, the FRENCH text is binding.

. . .

.../...

- EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP 1976 -

ART. 1 - General Provisions

In 1976 there will be a European Hill-Climb Championship reserved for drivers. There will also be an FIA Hill-Climb Trophy as specified in Art. 4.

The General prescriptions will be integrally observed for this Championship, except for Articles 9 and 11.

ART. 2 - Eligible Cars

Cars will be classified in categories as indicated hereafter. There will be no engine capacity limit.

- A) Series-production Cars (Groups 1 and 3)
- B) Touring, Grand Touring and Special Production Cars (Groups 2, 4 & 5)
- C) Racing Cars (Groups 6 and 8)

The two-seater competition cars (Group 6) which participate in the Championship are subject to the weight limits such as provided for in Article 272 a) of the Appendix "J".

The Groups 7 and 8 single-seaters, although they may be admitted by organisers for the different heats, will not be taken into consideration for the European Hill-Climb Championship.

The following cylinder-capacity classes will compulsorily be open for all the heats of the Championship. The organizer is free to open the supplementary classes that he deems necessary :

CATEGORIES A & B :	up to	1000 cc
	1001 to	1300 cc
	1301 to	1600 cc
	1601 to	2000 cc
	2001 to	3000 cc
	over	3000 cc

CATEGORY C :	up to	1300 cc
	1301 to	2000 cc
	2001 to	3000 cc
	over	3000 cc

For all cars, four-wheel drive is forbidden.

ART. 3 - Type of Events

The qualifying events counting for the European Championship are designated every year, by the CSI.

The qualifying events will be run on courses conforming to the following specifications :

- Minimum length : 5 km

.../...

- Minimum difference in level between start and finish : 350 m.
- Minimum average upward gradient : 5%.
- Maximum length of section with less than 2% upward gradient : 20% of total course length.
- Minimum total distance to be covered by each participant : 10 km.

Each participant will make two climbs in case of a course of less than 10 km.

In case of a course of 10 km, or more, the organizers may prescribe either 1 or 2 climbs per participant.

Electrical timing will be carried out to 1/100th of a second at least.

Each European country may propose one of its hill climbs complying with the requirements of the preceding article and traditionally promoted.

Hill Climbs counting for the European Hill-Climb Championship will be considered as full international speed events as far as their entry on the international Sporting Calendar is concerned. They will be the only ones in this category to enjoy this right.

ART. 4 - Classification and prizes

At the end of each qualifying event, a general classification will be established for each category of Art. 2. Points will be granted in compliance with Art. 10 b) on the basis of the general results of the individual events.

For events where the climb is made twice by each driver, the classification will be determined by the addition of the two times recorded.

In the same event, whether the climb is made once or twice, a change of drivers is not allowed and a driver shall not drive two different cars.

Will be mentioned in the overall results of an event only those drivers having recorded maximum 110% of the time of the winner of their category.

For the overall classification of the European Hill-Climb Championship, only the drivers who have classified in at least 50% (rounded up to the upper figure) of the events effectively organised will be retained.

At the end of the season, the driver with the highest total of points in compliance with Art. 10 b), 11 and 15 will be declared :

Categories A & B : European Hill-Climb Champion for Series-production Cars.

Category C : European-Hill-Climb Champion for Racing-cars

An FIA Hill-Climb Trophy will be given to the winner of whichever of the Categories (A or B), in which the European Hill-Climb Champion for Series-production cars did not compete.

ART. 5 - Qualifying Events (11)

Ampus Draguignan	4 April	Trento Bondone	4 July
Dobratsch	9 May	Coupe Teodori	25 July
Montseny	23 May	Mont Dore	8 August
Estrela	30 May	Ste Ursanne	15 August
Coupe Sila	20 June	Andorre	29 August
Schauinsland	27 June		

. . .

- RALLYCROSS REGULATIONS 1976 -

At the meeting of 12th December, 1975, the CSI Bureau decided that cars of Group 5 competing in Rallycross should have complete freedom regarding overboring of cylinders and fitting of turbo chargers in conformity with the prescriptions of Appendix J. Therefore the additional point (g) to article 4 of the FIA Rallycross Regulations published on page 10 of Bulletin n° 97 should be disregarded.

The regulations for 1976, as published in Bulletin n° 90 but with slight modifications and updated references to the 1976 Appendix "J" are as follows :

N.B. : All references to Appendix "J" concern the 1976 version, published in Bulletin N° 99.

1. - DEFINITION

A rallycross is a speed event, taking place on a permanent circuit, with a partly sealed surface.

2. - ORGANIZATION

- a) Cars start in line abreast, with the next field, if any, starting at least 20 but not more than 25 seconds later. Not more than two fields will be running simultaneously. National Sporting Authorities may authorize a maximum of 5 cars to start simultaneously on circuits with a starting grid at least 12.50 metres wide, or a maximum of 6 cars where the grid is at least 15 metres wide. In all other cases and in all FIA Cup events, the maximum will be 4 cars starting simultaneously. The number of cars permitted to start abreast must be specified in the circuit regulations.
- b) The composition of the grids will be decided by the organizer, by any means he may choose, subject to the approval of his ASN.
- c) There will be only one driver per car, and no driver may compete in more than one car at an event.
- d) Flag signals must be in conformity with the International Sporting Code, Appendix H.

.../...

- e) Re-runs will be permitted only when a red flag has been shown during a run. All other incidents will be treated as force majeure.
- f) A minimum number of penalty markers may be employed to define the course and a penalty of 5 seconds will be imposed for displacing such a marker. A driver passing the wrong side of such a marker will incur a no-run.
- g) Judges of fact will be appointed to determine false starts and penalties. For a false start, the car(s) responsible will incur a 10-second penalty.

2.2. CLASSIFICATION

The method of classification is at the discretion of the organizers for all events, excepting FIA Cup Events.

3.- CIRCUITS

3.1. Characteristics

Length : minimum 800 m
 maximum 2000 m

Width : minimum 10 m
 maximum 16 m

Composition

- Sealed surface (asphalt, tarmac, etc.) : minimum 20%
- Grass, gravel, loose earth, sand, etc. : minimum 35%

Gradients

- Must not be steeper than 7%

N.B. : This point applies only to circuits built after 28th February 1975. The absolute maximum gradient permitted for all earlier circuits however is 10%.

Start :

There must be at least 100 m of straight from the starting line to the first bend. (Applies to courses built after publication of these regulations).

The starting grid will be in tarmac, concrete, or other sealed surface this to continue for at least 30 m after the starting line. The width of the track at the start-line (min. 10 m) will be retained up to and through the 1st bend, which must have a maximum radius of 25 m and result in a change of direction of at least 45° ; measurements will be calculated from the centre-line of the course.

Finish :

The finishing line must be situated so that it is impossible to continue from there straight ahead into the paddock.

3.2. Marshals' Posts

- a) All posts must have visual contact, the maximum distance between consecutive posts never exceeding 200 m along the course.
- b) Minimum 2 marshals at each post.
- c) At every second post, or at posts spaced at maximum 500 m intervals along the course, there must be wireless or telephone contact with the clerk of the course.
- d) All posts must have at least two portable fire-extinguishers, in minimum 6 kg units, the extinguishant being one approved by the A.S.N.

3.3. Emergency Equipment

It must meet the standards specified by the C.S.I. in the "Safety Criteria for Motor Racing Courses", Chapter 5.

3.4. Safety Measures for Spectators

Unless they are retained at least 3 metres behind a barrier to CSI specifications (see "Safety Criteria for Motor Racing Courses", Chapter 3) capable of stopping any car leaving the track, and/or on top of a vertically-faced bank at least 2m50 above track-level, the public must be contained in a properly defined enclosure at least 30 m from the track-edge. They must not be permitted in areas sloping downwards away from the track.

3.5. Approval

Circuits must have been inspected and approved by the A.S.N. responsible.

4.- ELIGIBLE CARS

- There will be no class divisions, all cars running in the unlimited category.
- Four-wheel drive cars will not be admitted.
- Eligibility will be confined to rigidly closed cars conforming to Appendix J, Groups 1 to 5, with the following additions :
 - a) Exhaust mufflers may be removed, but exhaust systems must comply with the prescriptions of Appendix J; Art. 254 (j).
 - b) Oil catch tanks are not required.

- c) All external lights may be removed provided any resultant hole in the coachwork is covered. However, in each cover a hole with an area of not more than 30 cm² may be left for cooling purposes.
- d) Wheel spacers may be used so long as any such spacers not provided by the vehicle manufacturer conform with the following :
 - i) Any one spacer shall not be more than 2.5 cm thick or affect the track of the vehicle by more than 2.5 cm except in the case of cars built before 1965 and fitted with the spacers as original equipment.
 - ii) Any bolts and/or studs used in the securing of a wheel to its hub or axle shaft shall not be of composite construction. Devices to extend the effective length of bolts or studs are not permitted.
 - iii) The surfaces of the spacer which bear against the wheel and the hub or axle shaft shall not be less effective than that provided by the hub or axle shaft.
 - iv) The spacers are solid and not of laminar construction.
- e) It will be permitted to add wing extensions on condition that they do not entail an increase exceeding 7.5 cm in the wing width on either side of the car. (For the measurement of this dimension, one should refer to the vertical passing through the center-line of the wheel-hubs). Wing extensions must project over the wheels and provide efficient covering of at least 1/3 of their circumference. On the rear wheels the wing extensions must extend downwards behind the wheels beyond a level of 8 cm above axle height. They must be of rigid construction and not perforated or have sharp edges.
- f) Horn, speedometer and bumpers may be removed. If bumpers are removed, their supports must be also. They may not be removed if they constitute an integral part of the coachwork. If bumpers are retained, they, and their supports, must be those originally homologated on the car, and not reinforced.

4.1. Safety Measures for Cars

In addition to (or instead of, where applicable) the provisions of Appendix J, the following safety measures are mandatory :

- a) Windscreens must be of laminated glass or of a rigid plastic material and windows must be of safety glass or plastic. If of plastic the thickness shall not be less than 5 mm.
Apertures of a total area not exceeding 64 cm² (10 sq.in.) may be made in the windshield.
- b) Spare wheels will not be carried.
- c) The use of tyres fitted with studs, spikes, chains or other similar devices is not permitted unless specifically authorized by the A.S.N. concerned, upon request of the organizers of the

event, and mentioned in the supplementary regulations.

Only studs approved by the National Sporting Authority may be used. The studs may be mounted in the tyre either from the outside or inside. It is not allowed to incorporate the stud into the tyre tread during the vulcanizing process.

- d) All cars must be fitted with towing eyes, back and front, which must not protrude beyond the limits of the body.
- e) The master electrical switch shall have a clearly marked on/off position.
- f) There shall be a positive means of closing the throttle in the event of failure of the throttle linkage by means of an external spring operating on each throttle spindle.
- g) Fuel, oil and cooling water tanks shall be isolated from the driving compartment by means of bulkheads so that in the case of spillage, leakage or failure of a tank no liquid will pass into the driving compartment. The same applies to the fuel tanks vis-à-vis the engine compartment.
- h) Batteries must be securely fixed and where fitted in the driver's compartment must be covered by an insulated, leakproof cover.
- i) Each car must be fitted with 2 red rear lights of the anti-crash type used in fog (minimum illuminated area of each light 60 cm², bulbs of minimum 15 W each) working with or replacing the car's brake-lights. They must not be positioned more than 1.50 m above ground level.
- j) The driver's seat must be securely fixed ; if it is mounted on rails, or if it has an adjustable back rest, it must be additionally secured so as to be immovable and rigid.
- k) An extinguisher with a minimum capacity of 2 litres is obligatory.
- l) Each car must be fitted with a safety harness of at least 4 points conforming to the specifications published by the C.S.I. in Art. 253 c) of Appendix J.
- m) The original driver's door must be retained ; trim may be removed.

N.B. Fuel : only commercial fuel will be used, as defined in Appendix J, art. 255 n), "Speed Events", paragraph 1.

Protection : underneath the car (sump guard) is optional.

Fuel tanks : FT3 or FTA, safety tanks, as specified for Group 5 in art. 253 f) of Appendix J, are not obligatory.

5.- DRIVER SAFETY

Each driver shall :

- a) Wear a crash helmet approved by his A.S.N.
- b) Wear a flame resistant overall with tight fittings around the ankles and wrists.
- c) Wear leather or flame resistant gloves and shoes without holes.
- d) Wear a visor or goggles in the event of an aperture being cut in the windshield.
- e) Be properly restrained in his seat by the safety harness.
- f) Keep the side window on his side closed.
- g) Have a valid medical certificate not older than one year or be from a country in which a driver's licence automatically covers a medical certificate.

o . o .

- REGULATIONS FOR AUTOCROSS - Valid as from 1/1/1976

Since publication in Bulletin N° 89 the regulations have been modified by the addition of one article concerning Safety and by updating of references to the 1976 Appendix J, as follows :

N.B. - All references to Appendix "J" concern the 1976 version, published in Bulletin n° 99.

1.- DEFINITION

An autocross is a speed event taking place on a permanent or temporary circuit having an unsealed surface.

2.- ORGANISATION

Each Autocross is run in at least 2 heats, the minimum length per heat being 2 km. The winner will be the driver having established the fastest time in the event, this time having been recorded in any one of the heats. The following conditions must be respected:

- a) A minimum of 2 and a maximum of 4 cars start abreast, with the next field starting at least 20 but not more than 25 seconds later. The number of cars permitted to start abreast must be specified in the circuit regulations. Not more than 2 fields will be running simultaneously, unless the length of the circuit exceeds 1000 m., in which case 3 grids may run. A fourth grid may be started if the circuit length exceeds 1500 m.
- b) The composition of the grids will be decided by the organizer, by any means he may choose, subject to the approval of his ASN.
- c) There will be only one driver per car, and no driver may compete in more than one car at an event.

.../...

- d) Flag signals must be in conformity with the International Sporting Code, Appendix H.
- e) Re-runs will be permitted only when a red flag has been shown during a run. All other incidents will be treated as "force majeure".
- f) A minimum number of penalty markers will be employed to define the course and a penalty of 5 seconds will be imposed for displacing such a marker. A driver passing the wrong side of such a marker will incur a no-run.
- g) Judges of fact will be appointed to determine false starts and penalties. For a false start, the car(s) responsible will incur a 10-second penalty.

3.- CIRCUITS

3.1. Characteristics

Length = measured on the inside edge : minimum 600 m
: maximum 2000 m

Width = minimum 10 m
maximum 16 m

Overtaking must be possible over the whole length of the course.

Composition :

A flat or undulating circuit on natural terrain with any kind of unsealed surface (no ditches or water crossings). If necessary, a sealed starting area of not more than 20 m. may be constructed providing that it does not constitute part of the course.

The course must be clearly marked.

Start :

There must be at least 80 m of straight from the starting line to the first bend.

Finish :

The finishing line must be situated so that it is impossible to continue from there straight ahead into the paddock.

Straight :

Longest straight : 200 m.

Straights more than 150 m. long must be followed by a bend, having a maximum radius of 25 m. and resulting in a change of direction of at least 45°, measurements being calculated from the centre-line of the course.

3.2. Marshals' Posts

- a) All posts must have visual contact, the maximum distance between consecutive posts never exceeding 200 m. along the course.
- b) Minimum 2 marshals at each post.
- c) At every second post, or at posts spaced at maximum 500 m. intervals along the course, there must be wireless or telephone contact with the clerk of the course.
- d) All posts must have at least two portable fire-extinguishers, in minimum 6 kg units, the extinguishant being one approved by the A.S.N.

3.3. Emergency Equipment

It must meet the standards specified by the C.S.I. in the "Safety Criteria for Motor Racing Courses", Chapter 5.

3.4. Safety Measures for Spectators

Unless they are retained at least 3 metres behind a barrier according to C.S.I. specifications (see "Safety Criteria for Motor Racing Courses", Chapter 3) capable of stopping any car leaving the track, and/or on top of a vertically-faced bank at least 2m50 above track-level, the public must be contained in a properly defined enclosure at least 30 m. from the track edge. They must not be permitted in areas sloping downwards away from the track.

3.5. Approval

Circuits must have been inspected and approved by the A.S.N. responsible.

4.- ELIGIBLE CARS

Cars of Category "A" : conforming to Groups 1-4 only of Appendix J.

Cars of Category "B" : this category will include only :

- Buggies : Cars built from kits manufactured in series with chassis, driving elements and engine from a car produced in series. Tuning and/or modifications only according to Appendix J, Article 258.
- Special Autocross Cars : Cars built specifically for Autocross, or with modifications exceeding the limits of Groups 1-4 (see Art. 4.2.)

Cars of Category "C" are not admitted.

4-wheel drive cars are not admitted.

4.1. General Prescriptions for all Cars

In addition to the provisions of Appendix J, the following safety measures are mandatory :

- a) Windscreens must be of laminated glass or of a rigid plastic material and windows must be of safety glass or plastic. If of plastic the thickness shall not be less than 5 mm.
Apertures of a total area not exceeding 64 sq.cm. (10 sq.in.) may be made in the windshield.
- b) Carrying of a spare tyre is optional but if carried, it must be fitted in the place foreseen for it by the manufacturer.
- c) The use of tyres fitted with studs, spikes, chains or other similar devices is not permitted unless specifically authorised by the ASN concerned upon request of the organizers of the event, and mentioned in the supplementary regulations.
Only studded tyres approved by the National Sporting Authority may be used. The studs may be mounted in the tyre either from the outside or the inside. It is not allowed to incorporate the stud into the tyre tread during the vulcanizing process.
- d) All cars must be fitted with towing eyes, back and front, which must not protrude beyond the limits of the body.
- e) The master electrical switch shall have a clearly marked on/off position.
- f) There shall be a positive means of closing the throttle in the event of failure of the throttle linkage by means of an external spring operating on each throttle spindle.
- g) Fuel, oil and cooling water tanks shall be isolated from the driving compartment by means of bulkheads so that in the case of spillage, leakage or failure of a tank, no liquid will pass into the driving compartment. The same applies to the fuel tanks vis-à-vis the engine compartment.
- h) Batteries must be securely fixed and where fitted in the driver's compartment must be covered by an insulated, leakproof cover.
- i) There will be 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) (Appendix J, Art. 253 b).
- j) Each car must be fitted with 2 red rear lights of the anti-crash type used in fog (minimum illuminated area of each light 60 sq.cm. bulbs of minimum 15 w each), working with or replacing the car's brake-lights. They must not be positioned more than 1.50 m above ground level.

.../...

- k) The driver's seat must be securely fixed ; if it is mounted on rails, or if it has an adjustable back rest, it must be additionally secured so as to be immovable and rigid.
- l) -No loose parts shall be carried in the car. The removal of the co-driver's seat and rear seats is optional.
- m) A 4-point (at least) safety harness must be fitted, conforming to the specification published by the CSI.
- n) Roll cages must be fitted, as shown in Appendix J, drawing 6 (Art. 253, e).
They must be constructed to the norms specified for open cars up to 1,200 kg.
- o) Maximum diameter permitted for wheels is 16 in. If wheels in a material other than steel are used (e.g. aluminum, magnesium) they must have been originally homologated on the car concerned, (even if as an extension or alternative equipment).
- p) Hub-caps must be removed.
- q) Cars shall have a red rear light, to the same specification as mentioned in point j) above, but mounted on the longitudinal centre-line of the car, at least 60 cm. and not more than 1m50 above ground level. It shall be switched on at the order of the clerk of the course.

4.1.2. Optional modifications

- a) Protection underneath the car (sump-guards) may be fitted.
- b) Bumpers, chromium strips and trim may be removed provided that they do not constitute an integral part of the coachwork. Should bumpers be removed, their supports must be also. If they are retained, they and their supports must be those originally homologated on the car and not reinforced.
- c) All external lights may be removed provided any resultant hole in the coachwork is covered, however, in each cover a hole with an area of not more than 30 sq. cm may be left for cooling purposes.

4.1.3. Fuel

Only commercial fuel will be used, as defined in Appendix J, Art. 253 (n), paragraph 1, "Speed Events".

4.2. Special Car Prescriptions

In addition to the prescriptions of Article 253 a), b), d) and g) of the International Sporting Code, Appendix J, the following applies to Special Autocross cars and buggies :

- a) A fire wall according to Article 272 1) of the International Sporting Code is compulsory. The cars must have a closed floor.

.../...

- b) Mudguards must be fitted conforming to Appendix J, Article 255 d). However, National Sporting Authorities are at liberty to institute classes for cars without mudguards, but these cars shall in no circumstances run with cars with mudguards, nor shall they compete in international events.

No aerodynamic devices are permitted, unless originally homologated on the car.

- c) Special Autocross cars must have sprung axles.
Fixed mounting to the body is not allowed.
- d) The cars must have a non-transparent protection at their front against stones. Minimum height is the centre of the steering-wheel.

- e) The width of the cockpit shall in no place be inferior to 80 cm. Lateral protection, to a minimum height of 42 cm above the floor, must be provided over the whole length of the cockpit.

- f) The petrol tank is to be mounted in a sufficiently protected location and has to be firmly fastened to the car. It must not be in the driver's compartment. It must be at least 40 cm away from the engine.

Filler caps must not exceed the coachwork.

- g) The back-rest of the driver's seat must extend, in one piece, upwards as far as his occiput.

5.- DRIVER SAFETY

Each driver shall :

- a) Wear a crash helmet approved by his ASN.
- b) Wear a flame resistant overall with tight fittings around the ankles and wrists.
- c) Wear leather or flame resistant gloves and shoes, without holes.
- d) Wear a visor or goggles in the event of an aperture being cut in the windshield.
- e) Be properly restrained in his seat by the safety harness.
- f) Keep the side window on his side closed.
- g) Have a valid medical certificate not older than one year or be from a country in which a driver's licence automatically covers a medical certificate.

.../...

Art. 209 b) - Wings

The material and the shape of the wings shall be as follows:

(1) Appendix 6761 (a) 252. 252 is mentioned in the text of the text.

TECHNICAL INFORMATION

- PRECISIONS AND INTERPRETATIONS FOR APPENDIX J 1976 -

I - PRECISIONS

Art. 252 s) - Ballast

Application : Groups 2, 4, 5, 6, 7, 8 (French text).

Art. 255 g) - Tanks

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

Art. 258 d) -

In the case of a supercharged car, the supercharging system must remain in strict conformity with the series.

Art. 258 f) - Transmission

Should a manufacturer have provided ... required minimum production of the car as many times as he has submitted one final drive ratio and one gearbox.

Art. 261 d)

New wording : free. However supercharging will be forbidden if not series recognized. If a supercharging system is series recognized, it may be modified without restrictions. However, it is not permitted to change the supercharging system (turbocharger remains turbocharger, mechanical compressor remains mechanical compressor, etc...).

Art. 261 e) - Engine - Reboring

A 0.6 mm maximum reboring is permitted, over the original bore. No overlapping of cylinder capacity class is allowed. It is permitted to sleeve...An addition of material will be permitted inside the cylinders, by way of exception to Art. 261 b).

Art. 269 a) - Minimum weights

Cars of Group 5 will weigh at least the weights figuring on the scale herunder (Art. 255 h). All the safety equipment required (roll cages, extinguishers, etc...) are included in these weights. (remainder unchanged).

Art. 269 b) - Inside

Free. However the location of the driver'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 inside the passenger compartment. The dashboard should not present any sharp angles.

Art. 269 b) - Wings

The material and the shape of the wings 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 one third of their circumference, and at least the width of the tyre. Ventilation slots may be practised, except at the rear of the rear wheels.

Art. 269 c) - Engine

New wording. The original engine block recognized on the basic car should be retained. The cylinder capacity is free and may be obtained by a change of the original bore and/or stroke. Sleeving and resleeving are free. The engine will be located in the original engine bay and the orientation of the crankshaft, seen from above, must be retained. It is not permitted to use several engine blocks.

Art. 269 j) - Aerodynamic devices

Aerodynamic devices not series recognized should be inscribed in the frontal projection of the car (remainder unchanged).

Art. 273 A6 - Exhaust pipes

The outlet orifices of the exhaust pipes, when directed horizontally to the rear, must be placed at a height of less than 60 cm above the ground (remainder unchanged).

II - INTERPRETATIONS

These interpretations are published further to the meeting held in Paris on 13/12/75 with representatives of the Scrutineers of the countries organizing at least one FIA championship event.

GROUPS 1 & 3

Art. 258 a) - Lighting devices

It is specified that the supplementary regulations of an event may authorize the mounting of more than 6 headlights, on condition that all the prescriptions of the article be observed.

Art. 258 b) - Fuel and oil tanks

It is specified that the series tank must be removed when another type of fuel tank is used.

Art. 258 l) - Bodywork

Wheel-spats which are part of the coachwork must be removed. It is specified that this only concerns an element of the coachwork added to the wing, and in no case the wings itself.

Art. 258 m) - Bumpers

A closed course (hillclimb for example) is considered as a closed circuit.

GROUPS 2 & 4

Art. 261 a) - Minimum weight

Ballast : Further to the definition of Art. 252 s) (1976 Appendix J),
.../...

it, is specified that in Groups 2 and 4 the spare wheel may be used as ballast. It must be securely fixed by means of tools and sealed.

Art. 261 c) - Engine - Cylinder heads and valves

It is specified that valve springs are free.

Art. 261 j) - Engine - Camshafts and valve gear

It is specified that the freedom concerning the camshaft(s) does not apply to its (their) emplacement(s) or housing(s).

Art. m) - Transmission

Gearbox : It is specified that 3 sets of ratios may be recognized, which include those already recognized in Group one, according to the case. If 3 sets of ratios are recognized for Group 1, no additional set of ratios may be recognized for Group 2. If more than 3 sets of ratios are recognized for Group 1, they will all be valid for Group 2 according to the specifications of Art. 261 m).

Art. 261 n) - Suspension

The pivoting axles must remain in their series location. All parts affecting these pivoting axles must be recognized.

Art. 261 v) - Coachwork elements

It is precised that when the fitting of a safety element required by the regulations (double braking circuit, for example) entails a modification in the structural elements, this modification will have to be recognized (no minimum production).

The freedom foreseen for the replacement of the seats also includes the seat mountings.

Art. 261 bb)

It is specified that the recognition of brakes must be carried out in compliance with Art. 261 s).

Art. 261 cc) -

Wing extensions : it is specified that, for measuring the maximum width, the measurement is to be done at the vertical going through the center of the wheel hubs. Also, it is permitted to cut the existing wing under the wing extension.

GROUP 5

Art. 269 i) - Tanks

For cars of Group 5, it is specified that safety tanks of an FIA recognized type (FT3 or FTA) are only compulsory for circuit events consisting of one or several heats of 100 km minimum.

In case a safety tank is not used, it will be compulsory to use a genuine fuel tank.

Safety roll bars

For cars of Group 5, it is specified that the safety cage

.../...

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS
ADDITIONAL RECOGNITION LIST 1976/1

VALIDABLES à PARTIR DU : 1/1/1976
VALID as FROM

(D) ALLEMAGNE Féd.

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

BMW	5620	320 (318)	(1990 cm3)
	5621	528	(2788 cm3)
AUDI	5559	Audi 80 GT	9/4E - Moteur (Modèle GTE)
NSU			

(GB) GRANDE-BRETAGNE

NOUVELLES EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITION EXTENSIONS

FORD	5211	Escort GT	41/37V - Modèle Popular Plus 1300
	1605	Escort RS 1600	Rapports Pont AR - Rapports BV - Suspension - Réservoir
	5566	RS 2000	12/4E - Moteur
			13/9V - Moteur
			14/5E - Modèle MK II
	5336	Capri 3 L	27/15V - Freins - Suspension AR - Rapports Pont AR - Réservoir
			28/16V - Freins - Carter embrayage - Rapports BV

(I) ITALIE

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

ALFA ROMEO	5619	Alfetta 1.6 (Gr. 1)	1570 cc
------------	------	---------------------	---------

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

FIAT	5607	Mirafiori 1300 3/3V	- Roues - Rapports BV
------	------	---------------------	-----------------------

GROUP 5

Art. 269 i) - Tanks

For cars of Group 5, it is specified that safety tanks of an FIA recognized type (FT3 or FTA) are only compulsory for circuit events consisting of one or several heats of 100 km minimum.

In case a safety tank is not used, it will be compulsory to use a genuine fuel tank.

Safety roll bars

For cars of Group 5, it is specified that safety roll bars

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING

1 9 7 6

INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve / Name of Event	Organisateurs / Organizers
<u>JAN.</u>				
25	I	A	1e Coppa Int. d'Inverno - Pista d'Oro - Roma	CSAI. Via Solferino 32. I-00185 ROMA. tél. 478 897
<u>MAR.</u>				
6/7	D	A	ADAC Kart Rennen Walldorf "Saison-eröffnung - Bahn Walldorf	Motorsport-Club Walldorf "Astoria" e.V. im ADAC. D-6909 WALLDORF. Robert Bosh Str. 55. tél. 06227/1307 Postfach 1371
19	I	A	2è Coppa Int. d'Inverno - Pista d'Oro - Roma	CSAI. Via Solferino 32. I-00185 ROMA tél. 478 897
21	I	A	3è " " " "	" " " "
20/21	D	A	AvD/KCD Kart Rennen - "int. Saison Eröffnungsrennen Horrem" Bahn Horrem b. Köln	Kart Club Horrem im KCD/AvD. D-5158 HORREM. Jahnstr. 21. tél. 022-73/1411
27/28	D	A	Int. ADAC Kart. Frühjahrpreis Bahn Garching / Hochbrück	Formel-K-Club von München e.V. im ADAC. D-8000 MUNCHEN 40. Ungererstr. 80. tél. 089/361 35 23 & 089/320 11 40
<u>AVR.</u>				
4	L	A-C	Ouverture de Saison - Luxembourg	KC Luxembourg Ville; Case Postale 1754. L-LUXEMBOURG
10/11	D	A-C	Int. Grenzlandpokal-Rennen Bahn Niederkrüchten	KC Burg. Brügen im KCD/AvD. D-5140 ERKELENZ 21. Kleingladbacherstr. 30 tél. 02433/2181
18	L	A-C	Course de Pâques - Mondercange	KC Mondercange. c/o Mr. J. PIAZZA. 11, rue du Moulin. L-ESCH/ALZETTE

.../...

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve / Name of Event	Organisateurs / Organizers
AVR. (suite/contd.)				
18.	GB	E	Cadwell Park	RAC. 31 Belgrave Square. GB-LONDON SW1 X8QH. tél. 235 86 01
17/18	D	A-C	Int. KCD/AvD. Kart Rennen "Int. Oster Preis-Rennen". Strecke Hassloch b. Worms	KC. MSF WORMS im KCD/AvD. D-6520 WORMS. Postfach 916. tél. 06241/87439
18	D	A	Int. ADAC. 100 Km Rennen von Gerolzhofen. Bahn Gerolzhofen	MSVG GEROLZHOFEN im ADAC. D-8722 SENNFELD. Kirchgasse 3. tél. 09721/982431 + 68326
24/25	D	A-C	Int. AvD/KCD. Kart Rennen "Int. Spargel.Preis-Rennen" Bahn Liedolsheim	T.C. Liedolsheim im KCD/AvD. D-7521 LIEDOLSHEIM-RUSSHEIM 1. Leibnitz str. 5. tél. 07247/4630
MAI				
1	L	A	Epreuve d'Endurance "4 Heures du Sud" Mondercange	K.C. Rumelange. c/o Mr. Strauss. 23 Résidence Belle-Vue. L-SCHIFFFLANGE
1/2	D	A-C	Int. DMV/KCD Kart Rennen. "Int. DMW Vogelsberg Rennen". Bahn Wittgenborn	MSC. KA Wittgenborn im KCD/AvD. D-6480 WACHTERSBACH 2. Baumgarten str. 1 tél. 06053/9661
1/2	D	A	Int. ADAC - Rheinhessen - Castrol - Kart Preis - Strecke Alzey	Automobil Club Alzey im ADAC. D-6508 ALZEY. Spiessgasse 87. tél. 06731/6358
9	PL		Coupe de "Ziemia Dolnoslaska" - Wroclaw	Polski Zwiasek Motorowy. ul. Kazimierzowska 66. PL-02 518 WARSZAWA
15/16	D	A	Int. ADAC Kart Rennen Neumünster Strecke Neumünster	MSC Neumünster im ADAC. D 2350 NEUMÜNSTER 1 Wasbeckerstr. 118. tél. 04321/63331
16	YU	A-C	Prix de Ljubljana	Auto Moto drustvo "Moste". YU-61000 LJUBL-JANA. Jana Husa 1/a. tél. 41-085

.../...

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve / Name of Event	Organisateurs / Organizers
MAI	(suite/contd.)			
16	L	A-C	Epreuve de Vitesse	CAK Luxembourg. Bissen. c/o Mr. Krummes. 55, rue Principale. L-HAGEN
22/23	D	A	Int. ADAC-RSG Kart Rennen Hamburg. Strecke Hamburg	Rennsportgemeinschaft (RSG) Hamburg im ADAC. D-2000 HAMBURG 76. Evastr. 5b tél. 040/20 39 29
27	I	A	Coppa dei Campioni - Pista Azzurra - Jesolo	CSAI. Via Solferino 32. I-00185 ROMA.
29/30	D	A	Int. ADAC 20 Kart Rennen Bad Kreuznach - Strecke Bad-Kreuznach	MSC Bad-Kreuznach im ADAC. D-6550 BAD KREUZNACH. Wilhelmstr. 17. tél. 0671/32408.
29/30	I	A	MANCHE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE (JESOLO)	CSAI. Via Solferino 32. I-00185 ROMA
30/31	GB	E	Epreuve à Morecambe	Morecambe & Heysham K.C. The Racing Circuit. Heysham Head. GB-MORECAMBE LANES
JUIN				
5/6	D	A-C	Int. AvD/KCD - Kart Rennen "Int. Pfungstpreis Rennen"	K.C. HUFINGEN BAAR im KCD/AvD. D-7760 RODOLFZELL 13. Hölzlestr. 37 tél. 07732/54581
6	D	A	Int. ADAC Kart Rennen Hannover. Strecke Hannover	FORMEL K TEAM HANNOVER im ADAC. D-3005 HEMMINGEN 4. Deisterstr. 32 tél. 05101/2625
6	L	A-C	"Course de la Pentecôte" - Luxembourg	KC Heisdorf. c/o Mr. Betz. 40, rue Gr. D. Charlotte. L-MERSCH
13	L	A-C	Epreuve de Vitesse	K.C. Ettelbruck. c/o Mr. Ferrari. 89 Grand-Rue. L-ETTELBRUCK

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve / Name of Event	Organisateurs / Organizers
JUIN				
13	D	A	Int. ADAC. 6 Stunden Kartrennen. Rhön Motodrom. Bahn Dietershausen b. Fulda	Fuldaer AC im ADAC. D-6400 FULDA. Trimbürgstr. 15. tél. 0661/6040 - 73079
13	YU	A-C	Int. Kart Rennen - Kartodrom Ptuj	Auto Moto Drustvo. Cvetkov trg. 4. YU-62240 PTUJ. tél. (062) 72 033
19/20	D	A-C	Int. AvD/KCD. Kart Rennen. "Int. Hessen Pokal Rennen". Bahn Oppenrod	KC von Deutschland im AvD. D-6000 FRANKFURT 71 Postfach 710 266. tél. 0611/660 62 18
19/20	D	A	Int. ADAC Kart Rennen "Emmendingen"	KC Tenningen im ADAC. D 7830 EMMENDINGEN. Keplerstr. 14. tél : 07641 - 3183
26/27	F	A	MANCHE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE - Le Creusot	GNK. 42 rue Guy Mocquet. F-75017 PARIS. tél. 228 36 13
26/27	D	A	Int. ADAC Kart Rennen "Preis der Nationen". Bahn Munchen/Hochbrück	Formel K Club von München im ADAC. D-8000 MUNCHEN 40. Ungererst. 80 Tél. 089/361 3523 & 320 11 40
JUIL.				
4	L	A-C	Course de vitesse - Mondercange	CAK Luxembourg. Bissen. c/o Mr. Krummes. 55, rue Principale. L-HAGEN
3/4	D	A-C	Int. AvD/KCD Kart Rennen. "Int. Baden Würtenber Pokal Rennen". Bahn Liedolsheim	TC. Liedolsheim im KCD/AvD. D-7521 LIEDOLSHEIM/RUSSHEIM 1. Leibnitzstr. 5 tél. 07 247/4630
4/5	S	A-C-E	Lappland Cup - Alviks FK Ring	Umea AK. Box 210. S-901 03 UMEA
7/8	S	A-C-E	Lappland Cup - Troll Ringen	Lycksele MK. c/o Vilhelmsson. Lugnet 21. S-921 00 LYCKSELE
10/11	S	A-C-E	Lappland Cup - Harkvallen	FROSO IF. Box 25. S-832 01 FROSON
10	I	A	6 Ore Internazionale di Milano - Pista St Pancrazio - Parma	CSAI. Via Solferino 32. I-00185 ROMA.

.../...

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve / Name of Event	Organisateurs / Organizers
JUIL.	(suite/contd.)			
10/11	D	A-C	Int. AvD/KCD Kart Rennen "Int. Grosser Deutscher Kart Preis 76". Bahn Hagen	KC von Deutschland im AvD. D-6000 FRANKFURT 71. Postfach 71 02 66. tél. 0611/660 62 18
11	A	A	Kartrennen Salzburg	Salzburger Kartrennclub. A-5020 SALZBURG. Landstr. 5
17/18	CH	A	COUPE DES DAMES CIK - COUPE DES JUNIORS CIK - WOHLER	A.C.S. 9 Avenue de Rumine. CH-1005 LAUSANNE.
18	SU	C	Coupes de l'Amitié - Moscou	F.A.S.-SSSR. B.P. 395. SU-MOCKBA D 362
22	PL	C	Courses Internationales à Kozle	Polski Zwiasek Motorowy. ul. Kazimierzowska, 66. PL-02 518 WARSZAWA
24/25	P	A	Trophée des Pays Latins "Estoril"	Automovel Club de Portugal. Rua Rosa Araujo, 24. P-LISBOA. tél. 563 931. télex 12581 ACP
24/25	D	A-C	Int. AvD/KCD Kart Rennen "Int. Mercedes-Pokal-Rennen" Strecke Wörth	K.C. KNITTLINGEN im KCD/AvD. D-7134 KNITTLINGEN. Heinestr. 10 tél. 07 043/6171
25	D	A	Int. ADAC Kart Junioren Länderkampf-Süd. Bahn Dietershausen	Fuldaer. AC im ADAC. D-6400 FULDA. Trimbürgstr. 15. tél. 0661/6040 & 73079
24/25	L	A	Course par équipes - Coupes des Pays de la C.E.E. - Mondercange	Fédération de Karting Luxembourgeoise. c/o Mr. R. Scheitler. 103, rue E. Mark. L-DIFFERDANGE
24/25	S	A-C-E	Holiday Race - Axamo Ring	Jönköpings K.C. Box 149. S-551 02 JÖNKÖPING.
27	S	A-C-E	Holiday Race - Toarps Ring	Toarps MK. Box 105. S-510 50 DALSJÖFORS
29	S	A-C-E	Holiday Race - Gislaveds Motorbana	Gislaveds MK. Box 13. S-322 00 GISLAVED
31	S	A-C-E	Holiday Race - Laholms Kartingbana	Laholms MK. c/o Gunnarsson. Box 81. S 312 00 LAHOLM

.../...

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve/Name of Event	Organisateurs / Organizers
AOUT				
1	L	A-C	Course de Vitesse - Diekirch	K.C. Diekirch. c/o Mr. Tibesar. 137, rue Clairefontaine. L-DIEKIRCH
14/15	S	A	MANCHE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE - Christianstadt	Svenska Bilsportförbundet. Box 4. S-12321 FARSTA. tél. 08 93 05 00
14/15	D	A-C	Int. DMV/KCD Kart Rennen "Int. Gold Pokal Rennen von Berlin". Strecke Berlin.	K.C. Berlin im KCD/DMV. RDA-1000 BERLIN 65. Prinzenallee 16. tél. 030/493 71 12
21/22	D	A	Int. ADAC Herbstpreis Solitude - Strecke Stuttgart	Württembergischer. GKC im ADAC. D-7012 FELLBACH. Eigenstr. 16. tél. 0711/58 22 29
22	L	A-C	"Prix d'Eté" - Mondercange	K.C. Mondercange. c/o Mr. Piazza. 11, rue du Moulin. L-ESCH/ALZETTE
28	GB		CHAMPIONNAT D'EUROPE 250 cm3 - OULTON PARK	RAC. 31 Belgrave Square. GB-LONDON SW1X 8QH. tél. 235.86 01
28/29	D	A	Int. ADAC Kart Rennen Neu-Ulm	ADAC ORTSClub ILLER/DONAU. D-7910 NEU-ULM. Ludwigstr. 1. tél. 0731 77 171
SEPT.				
5	L	A-C	Epreuve de vitesse - Mondercange	K.C. Ettelbruck. c/o Mr. Ferrari. 89, Grand-Rue. L-ETTELBRUCK
4/5	D	A	Int. AvD/KCD Kart Rennen "Int. Graf B.v. Trips. Pokal Rennen"	KART CLUB HORREM im KCD/AvD. D-5158 HORREM. Jahnstr. 21. tél. : 02273/1411
4/5	D	A-C	Int. KCD/AvD Kart Rennen "Int. Schwarzwald-Pokal Rennen" Bahn Hüfingen	K.C. Hüfingen Baar im KCD/AvD. D-7760 RODOLF-ZELL 13. Hölzlestrasse 37. tél. 07732/54 581
4	PL	C	Courses Internationales à Koszalin	Polski Związek Motorowy. ul. Kazimierzowska, 66. PL-02 518 WARSZAWA

.../...

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve / Name of Event	Organisateurs / Organizers
SEPT.	(suite/contd.)			
5	A	A	Kartrennen Amstetten	Zweigverein Amstetten d. OAMTC. A-3300 AMSTETTEN Hauptplatz 26.
9	GBJ		Hill Climb - Bouley Bay	Jersey K.C. "Ashness". Quennevais Gardens. ST. BRELADE. JERSEY C.I.
12	GBJ	A-E	Course à St Brelades	" " "
11/12	I	C	CHAMPIONNAT D'EUROPE 125 cc - FANO	CSAI. Via Solferino 32. I-00185 ROMA
11/12	D	A-C	Int. AvD/KCD Kart Rennen "Int. 50 Runden Rennen von Liedolsheim - bahn Liedolsheim	T.C. Liedolsheim im KCD/AvD. D-7521 LIEDOLSHEIM- RUSSEIM. Leibnitzstrasse 5. tél. 07247/4630
16/19	D	A	CHAMPIONNAT DU MONDE - Bahn Hagen	AvD/KCD. D-6000 FRANKFURT 71. Postfach 71 02 66. Tél. 0611/660 62 18
18/19	D	A	Int. ADAC Kart Rennen "Oktoberfest- preis". Bahn München/Hochbrück	Formel K Club. München im ADAC. D-8000 MUNCHEN 40. Ungererstr. 80. Tél. 089/320 1140 & 361 3523
26	L	A-C	Course de vitesse - Luxembourg	K.C. Heisdorf. c/o Mr. Betz. 40, rue Grande Duchesse Charlotte. L-MERSCH
OCT.				
2/3	D	A-C	Int. AvD/KCD Kart Rennen "Int. Bremerhavener Pokal Rennen" - Bahn Loxstedt	A.C. - K.C. LOXSTEDT im KCD/AvD. D-2854 LOXSTEDT Auf der Brack 19. tél. 04744/2266
9/10	D	A-C	Int. AvD/KCD Kart Rennen "KCD 1. Bundesendlauf". Bahn Oppenrod	K.C.D. im AvD. D-6000 FRANKFURT 71. Postfach 71 02 66. Tél. 0611/660 62 18
10	L	A-C	"Clôture de Saison" - Luxembourg	KC Luxembourg Ville. BP 1754. L-LUXEMBOURG
16/17	D	A-C	Int. AvD/KCD Kart Rennen "KCD 2 Bundesendlauf". Bahn Niederkrüchten	K.C. Burg Bruggen im KCD/AvD. D-514 EREKLENZ 21. Kleingladbacherstr. 30. Tél. 02433/2181

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1976

CIRCULAIRE N° 3

CATEGORIES { I+ Epreuves Internationales Libres / Full International Events
I Epreuves Internationales / International Events

Formule 1	..... F1	Course bi-places	..... 2S6	Formule Renault 5	..... F/R5
Formule 2	..... F2	Formule V	..... F/V	Tourisme Sudam	..... T/S
Formule 3	..... F3	Formule Super V	..... F/SV	Formule Sudam	..... F/S
Tourisme de Série	..... TS1	Formule Ford	..... F/F	Formule Tasman	..... F/T
Tourisme	..... T2	Formule India	..... F/INDY	Formules A-B-C	F/A - F/B - F/C
Grand Tourisme de Série	GTS3	Formule Libre	..... F/L	Formule 5000	..... F/5000
Grand Tourisme	..... GT4	Formule Renault	..... F/R	Stock-cars	..... T/SC
Production Spéciale	..... SP5	Formule Renault Europe	F/RE	Dragsters	..... DRG

EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUIT

<u>Date</u>	<u>Cat.</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
Janv. 11	I+	RA	Grand Prix d'Argentine - Buenos Aires (Championnat du Monde des Conducteurs)	Annulé / Cancelled
Mars 6	I+	ZA	Grand Prix d'Afrique du Sud - Kyalami (F1) (Champ. du Monde des Conducteurs de F1)	L'épreuve est réinscrite au Calendrier International / reentered on the International Calendar
Avr. 24/25	I	F	Croix en Ternois (TS1,T2,GTS3,GT4)	Nelle inscr. / New entry
Juin 19/20	I	SF	Gold Pokal Hameenlinna (TS1,T2,F/V,F/SV)	Nelle date : 15/16 MAI
Août 15	I	CS	Zavod no Okruhu - Most (T2,SP5,FL8)	Nelle date : 29 AOUT

COURSES DE COTES - OFF ROAD - SLALOMS & DRAGSTERS

Oct. 9/10	D		Course de côte Oberallgau (TS1,T2, GTS3, GT4, 2S6, F2, F3, F/V, F/SV)	Nelle inscr./New entry. Org.: Motorsport- gemeinschaft Oberstaufen. D8974 Oberstaufen. Jahnstrasse. Postfach 52 .../...
-----------	---	--	--	---

R A L L Y E S

Mars 27/28	F	Criterium de Touraine (Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs)	Devient hors Championnat / becomes non Championship.
Juil. 11/13	PL	Rallye de Pologne (Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs)	Nelle date : 9/11 JUILLET
Nov. 7/9	PL	Rallye de Varsovie Polski Fiat (Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs).	Nelle date : 5/7 NOVEMBRE

ADJONCTIONS AU BULLETIN N° 100

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS 1976

1976 WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

Date	Nom de l'Epreuve / Name of Event	Organisateurs / Organizers
6 Mars	Grand Prix de l'Afrique du Sud - Kyalami	South African Motor Racing Club. P.O. Box 4961 SA - JOHANNESBURG.. tél. 21-5881

CHAMPIONNAT D'EUROPE POUR VOITURES DE GRAND TOURISME

1976

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR GRAND TOURING CARS

Date	Nom de l'Epreuve / Name of Event	Organisateurs / Organizers
5 Septembre	Coupe Intereuropa Monza	Automobile Club de Milan. Corso Venezia 43. I-20121 MILANO. tél: 2745. télex: 33047
