

fédération internationale de l'automobile

N° 104

4 - 1976



bulletin sportif de la commission sportive internationale

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

BULLETIN SPORTIF

N° 104 - AVRIL 1976

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<u>Composition des S/Commissions de la CSI :</u>	
- Rectificatif à l'Annuaire 1976	1 à 3
<u>Règlementations Sportives :</u>	
- Règlement Type pour Courses de Formule 1	1 à 20
<u>Règlementations Circuits & Sécurité :</u>	
- Homologation des Vêtements résistant au feu	21 & 22
<u>Informations Techniques :</u>	
- Formule 1 :	
Structure de protection des pédales	23
- Formules 2 & 3 :	
Récapitulatif des mesures à moyen et long terme concernant les Formules Internationales 2 & 3	23 & 24
- Liste Additionnelle d'Homologations 1976/3	45 à 50
<u>Calendrier Sportif International 1976 :</u>	
- Circulaire N° 6	} Feuilles Roses

Robert HANNA, Président
 Basil TYP, Vice-Président -----
 John GORSMIT
 Roberto NOSETTO
 Herbert SCHMITZ
 Guy VERRIER

1 représentant / representative AIGP
 1 représentant / representative "Drivers' Committee of F.I.C.A."

COMPOSITION DES S/COMMISSIONS DE LA C.S.I.
COMPOSITION OF THE C.S.I. SUB-COMMISSIONS

RECTIFICATIF ANNUAIRE 1976 / AMENDMENT 1976 YEARBOOK

Les documents concernant les Sous-Commissions de la C.S.I. ayant été adressés à l'imprimeur de l'Annuaire Sportif le 24 Novembre 1975, les modifications suivantes sont intervenues dans la composition de ces Sous-Commissions.

The documents concerning the CSI Sub-Commissions having been sent to the printer of the Sporting Yearbook on 24 November 1975, the composition of these Sub-Commissions has since been modified as follows :

- S/C DES REGLEMENTS TECHNIQUES / S/C FOR TECHNICAL REGULATIONS -

Curt SCHILD, Président
Paul FRERE, Vice-Président
Tracy BIRD
Gérard CROMBAC
Dean DELAMONT
Roberto NOSETTO
Joachim SPRINGER
1 représentant du BPICA/i representative BPICA

- S/C REGLEMENTS SPORTIFS / S/C FOR SPORTING REGULATIONS -

Alexandre DARDOUFAS, Président
Victor CEARD, Vice-Président
Christopher BELTON
Thomas BINFORD
Baron Huschke von HANSTEIN
Guy VERRIER
1 représentant/1 representative AICP
1 représentant/1 representative BPICA

- S/C CIRCUIT ET SECURITE / S/C FOR CIRCUIT AND SAFETY -

Robert HANNA, Président
Basil TYE, Vice-Président
John CORSMIT
Roberto NOSETTO
Herbert SCHMITZ
Guy VERRIER
1 représentant/1 representative AICP
1 représentant/representative "Drivers' Committee of F1 C.A."

- GROUPE TRAVAIL DES RALLYES / RALLY WORKING GROUP -

Joachim SPRINGER, Président
Alexandre DARDOUFAS
Claude FIN
Sioni KALPIO
Jack KEMSLEY
Raymond RUE
Erasmus SALITI
Stanislaw SZELICHOWSKI
César TORRES
Guy VERRIER
1 représentant/1 representative, BPICA
1 représentant/1 representative "Rallye Pilot Association"

- GROUPE DE TRAVAIL OFF ROAD / OFF ROAD WORKING GROUP -

John CORSMIT, Président
Philippe de KERCHOVE
Udo POSCHMANN
Herbert SCHMITZ
Basil TYE
Robert YSCHARD
1 représentant/representative, BPICA (Bo HELLBERG)
1 représentant Pays Scandinaves/representative of the
Scandinavian Countries (Bo JONSSON)

- GROUPE DE TRAVAIL DU CALENDRIER / CALENDAR WORKING GROUP -

Herbert SCHMITZ, Président
1 représentant des pays suivants/1 representative of the
following countries : ALLEMAGNE Féd/Fed. GERMANY ; AUTRICHE/
AUSTRIA ; BELGIQUE/BELGIUM ; ESPAGNE/SPAIN ; FRANCE ;
GRANDE-BRETAGNE/GREAT BRITAIN ; ITALIE/ITALY ; SUEDE/SWEDEN ;
U.S.A.
Le Président du Groupe de Travail des Rallyes/The President
of the Rally Working group : Joachim SPRINGER
1 représentant/representative BPICA
1 Membre de la / 1 member of the F.I. C.A.

- S/C VOITURES ANCIENNES / S/C HISTORICAL CARS -

Comte Giovanni LURANI, Président (I)
Kenneth NEVE, Vice-Président
Michael BOWLER (GB)
Comte G. CAPRONI di TALIEDO (I)
Paul CERESOLE (USA)
Nicolas FRANCO (E)
Peter A. HALTER (CH)
Prince HOHENLOHE (D)
Paul van LEEUWEN (NL)
George MINDEN (CDN)
Philippe RENAULT (F)

REGLEMENTATIONS SPORTIVES

REGLEMENT TYPE POUR COURSES DE FORMULE 1

GRAND PRIX DE

Date

ART. 1 - DEFINITION DE L'EPREUVE

Le Club sous la responsabilité que lui a déléguée le (A.S.N.) organise le Grand Prix de sur le circuit de Cette épreuve internationale est réservée aux voitures de Formule 1 et compte pour le Championnat du Monde des Conducteurs de la F.I.A. ; l'épreuve est également qualificative pour la Coupe Internationale des Constructeurs de Formule 1.

Au cas où, pour une épreuve donnée, le nombre des voitures de Formule 1 serait insuffisant, l'organisateur aura la possibilité, après en avoir demandé l'autorisation à la CSI, d'admettre sur la grille de départ en plus des voitures de Formule 1 retenues, les voitures suivantes :

F 2 - F INDY - F/5000 - F/A

Pour être admises à prendre le départ, ces voitures devront avoir répondu aux minima de qualification et être conformes aux spécifications techniques de la formule à laquelle elles appartiennent. Leur place sur la ligne de départ sera déterminée par les temps réalisés aux essais, toutes formules confondues. L'attribution des points pour le Championnat du Monde des Conducteurs se fera selon le barème en vigueur (voir Annuaire CSI : Prescriptions Générales).

ART. 2 - ORGANISATION

L'épreuve sera organisée en conformité avec les Prescriptions du Code Sportif International, les Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA, les Règlements spécifiques du Championnat du Monde publiés à l'Annuaire de la FIA 1976 et ses règlements de par le fait même de leur inscription dans la course. En cas de divergence entre ces règlements et les règlements publiés dans l'Annuaire mentionné ci-dessus, ces derniers feront foi.

Le Comité d'Organisation sera constitué comme suit :

.....
.....
Adresse

Téléphone Télex

ART. 3 - PARCOURS - DISTANCE - SENS DE LA COURSE -

- a) L'épreuve se déroulera sur le circuit de
Longueur d'un tour kms.
- b) La distance de l'épreuve sera de tours et représentera
une distance totale de kms.
- c) Sens de la course : sens des aiguilles d'une montre ou sens in-
verse.
(Rayer la mention inutile).

N.B. - Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leurs voi-
tures dans le sens inverse sous peine d'être immédiatement
exclus de la course. Il n'est permis de pousser une voiture dans le
sens inverse, sous surveillance officielle, que pour la dégager d'une
situation malencontreuse.

ART. 4 - VOITURES

- a) L'épreuve sera réservée aux voitures de la Formule 1 Internationale,
comme stipulé aux Art. 252 b, i, j, k, l, m, n, o, p, q, r, s, u, v;
253 ; 273 et 274 de l'Annexe J du Code Sportif International
(exception faite des dispositions prévues à l'Art. 1 de ce règlement).
- b) Le nombre maximum de voitures admises au départ sera de
- c) L'emploi des couleurs distinctives de nationalité n'est pas obliga-
toire comme stipulé à l'Annexe I du Code.
- d) Le nom du pilote sera inscrit sur la voiture. Les lettres devront
avoir une hauteur de cm.
- e) La publicité sur les voitures est autorisée dans les limites fixées
par l'Autorité Sportive Nationale des concurrents. (S'il existe des
règlements gouvernementaux contrôlant la publicité ou des conditions
spéciales imposées aux organisateurs, ceci devra être clairement in-
diqué). (Se référer aux Bulletins 80 & 84 de la C.S.I.).
- f) Sur chaque voiture figurera son numéro de course (Art. 35).

ART. 5 - CARBURANT

Le carburant utilisé sera du type commercial, comme prescrit à
l'Art. 255 n 1, 2 de l'Annexe J du Code. L'emploi de tout autre car-
burant entraînera l'exclusion de la course. Le carburant sera vendu
dans le paddock à ceux qui désireront l'employer (ou ne sera pas dis-
tribué par les organisateurs ; dans ce cas les concurrents devront
prendre leurs propres dispositions).
(Rayer la mention inutile).

ART. 6 - LICENCES DE PILOTES & DE CONCURRENTS

- a) Tous les concurrents et les pilotes devront être possesseurs de

licences internationales prévues par le Code, valables pour l'année 1976 et délivrées par leur Autorité Sportive Nationale.

- b) Le permis de conduire, s'il en existe un dans le pays d'origine devra être obligatoirement présenté.

ART. 7 - ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement, présentées sur le formulaire délivré par les organisateurs et signées par le concurrent, devront être reçues par au plus tard le à minuit. L'ouverture des engagements se fera le 1976. Les engagements pourront être contractés par télégramme ou par télex mais devront obligatoirement être confirmés par une lettre expédiée avec le télégramme. Les demandes d'engagement devront être accompagnées de photos des pilotes et du personnel de l'équipe (mais ceci n'est pas obligatoire).

Les concurrents et les pilotes étrangers ne pourront participer à l'épreuve sans avoir reçu l'autorisation préalable de leur Autorité Sportive Nationale qui fera figurer son accord sur le formulaire de demande d'engagement ou dans une lettre séparée annexée au formulaire de demande.

Les organisateurs peuvent refuser un engagement sans avoir à signifier les raisons de leur décision. Toutefois, ils en informeront l'Autorité Sportive Nationale du concurrent et/ou le pilote dans les 48 heures par l'intermédiaire de (ASN)

Si un concurrent ou un pilote régulièrement inscrit ne participe pas à la course, il sera soumis aux prescriptions de l'Article 69 du Code Sportif International sauf s'il s'agit d'un cas de force majeure reconnu.

Les organisateurs se réservent le droit d'annuler la course si le nombre des voitures engagées est inférieur à ou en cas de force majeure.

La liste des voitures et des pilotes engagés sera publiée le 1976.

ART. 8 - DESIGNATION DES PILOTES

- a) Le pilote titulaire et son éventuel suppléant seront désignés dans le délai de clotûre des engagements (Art. 7).

b) Toutefois, sur demande des concurrents présentée avant la fin des vérifications techniques des voitures (Art. 9) les Commissaires sportifs pourront accepter le remplacement d'un conducteur (titulaire ou suppléant). Le concurrent est libre d'utiliser les pilotes qu'il a désignés sur toutes ses voitures.

- c) En cas d'indisponibilité d'un conducteur (titulaire ou suppléant) le jour de la course, un pilote de remplacement pourra être admis par les Commissaires Sportifs, à condition qu'il observe les prescriptions des Articles 6, 7, 9 & 10 du présent règlement.

d) Tout changement de pilote durant la course ne pourra s'effectuer qu'aux stands sous le contrôle des commissaires, et entre les pilotes désignés par un même concurrent exclusivement. Dans ce cas aucun des pilotes ne recevra de points pour le Championnat.

ART. 9 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

- a) Tous les concurrents (ou leur représentant si celui-ci détient une procuration écrite) devront se présenter avec leur voiture aux vérifications techniques qui se dérouleront le ... entre ... et ... heures sur le paddock du circuit de ... Les licences de compétition des concurrents devront être présentées lors des vérifications des voitures.
- b) La vérification consistera en un contrôle des documents - licence, permis de conduire, fiche médicale internationale, etc... - et sera suivie d'un examen médical pour les pilotes si cela est prévu par l'organisateur.
- c) Les VERIFICATIONS TECHNIQUES PRELIMINAIRES de la voiture pourront être effectuées séparément du contrôle du concurrent et des pilotes. Le numéro de course et les signes publicitaires doivent être en place sur la voiture (ces derniers devront correspondre à la description qui en aura été faite sur la fiche d'engagement). Aucune voiture ne pourra participer à la compétition si elle n'a pas été approuvée par le Commissaire Technique préposé à la vérification.
- d) Sauf s'il s'agit d'une dérogation accordée par les Commissaires Sportifs pour une raison valable, les concurrents et les pilotes qui ne se présenteront pas aux vérifications dans les délais prévus aux paragraphes a) et b) ne seront pas autorisés à prendre part à l'épreuve. Aucune voiture n'est autorisée à participer à la course ou aux essais si elle n'a pas été approuvée par le Commissaire Technique chargé des vérifications techniques.
- e) Toute voiture qui, après approbation, serait démontée ou modifiée d'une façon qui affecte la sécurité du véhicule ou remette en question son éligibilité ou qui serait impliquée dans un accident entraînant des conséquences analogues devra être présentée à nouveau à la vérification pour approbation.

Le départ pourra être refusé à toute voiture pour des motifs de sécurité ou d'insuffisance notoire aux essais.

La liste des voitures qualifiées pour prendre le départ sera affichée le ...

- f) le Directeur de Course pourra demander qu'une voiture ayant été impliquée dans un accident en cours d'épreuve soit arrêtée pour être soumise à une nouvelle vérification et/ou que son conducteur soit soumis à un nouvel examen médical.
- g) Après l'arrivée, les véhicules seront conduits sous la surveillance d'un commissaire dans un "parc fermé" aménagé à cet effet à la sortie de la piste qu'ils ne pourront quitter qu'avec l'autorisation du Directeur de la Course lorsqu'il sera assuré qu'il n'y a aucune réclamation.

Les véhicules qui n'entreraient pas au "parc fermé" ne seraient pas classés.

Les 6 premières voitures (classées) seront obligatoirement soumises à une vérification. De plus, les Commissaires Sportifs pourront faire vérifier toute voiture ayant participé à la course.

ART. 10 - ESSAIS

Tous les conducteurs devront participer à l'une au moins des séances d'essais officiels qui auront lieu :

1. 1er jour à 1 h 00
Intervalle
2. 1er jour à 1 h 1/2
Intervalle
3. 2è jour à 1 h 00
(essais non chronométrés)
Intervalle
4. 2è jour à 1 h 1/2

Les organisateurs se réservent le droit d'interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'ils le jugeront nécessaire pour dégager la piste, ou pour permettre le sauvetage d'un véhicule. Ce temps ne sera pas rattrapé sauf en cas de force majeure reconnu comme tel et publié par le Directeur de la Course.

Tous les tours des séances d'essais chronométrés seront chronométrés afin de déterminer la position des pilotes au départ, conformément aux prescriptions de l'Article 11.

Le circuit sera ouvert le (jour de la course)
. à (4 h 1/2 avant le début de la course)
pour une séance d'essais non chronométrés d'une demi-heure.

Tout conducteur qui n'aura pas pris part aux essais ou qui n'aura pas réalisé dans son meilleur tour d'essai un temps inférieur ou égal aux 110 % de la moyenne des 3 meilleurs temps réalisés par les autres conducteurs ne pourra pas prendre le départ.

Le Président du Collège des Commissaires pourra autoriser le départ de voitures jusqu'au nombre maximum prévu par le Règlement particulier, si certaines de ces voitures n'ont pas réalisé les minima de qualification prévus ci-dessus, pour des raisons de force majeure. Elles ne pourront cependant être admises au départ qu'à condition qu'elles n'éliminent pas des voitures déjà qualifiées et qu'elles soient capables de réaliser ces minima. D'autre part, le nombre maximum des voitures autorisées par cette dérogation est de 3.

L'utilisation d'une voiture d'entraînement, non inscrite pour la course est autorisée à condition que les organisateurs soient

prévenus par écrit de son utilisation et qu'elle soit soumise à une autorisation spéciale de la part du Directeur de Course qui lui attribuera un numéro de compétition particulier.

ART. 11 - DEPART

(Au plus tôt 18 heures après la fin des derniers essais officiels).

- a) Le départ sera donné le à heures. Il sera du type arrêté avec grille provisoire, le nombre de voitures par rangée sera de 2 - 2 - 2 - 2 - 2 - 2 - etc...

Toute voiture qui ne sera pas présente sur la grille provisoire au moins 5 minutes avant l'heure de départ, pourra être exclue de la course par décision du Directeur de la Course.

- b) Les positions de départ seront déterminées par les meilleurs temps chronométrés pendant les séances d'essais (voir art. 10). Le conducteur ayant réalisé le meilleur temps pourra choisir sa place sur la première rangée de la ligne de départ. Il devra signifier sa décision au Directeur de Course au plus tard 1/2 heure après la publication des temps officiels des essais cumulés. Au cas où plusieurs conducteurs réaliseraient la même vitesse, priorité sera donnée au conducteur l'ayant réalisée le premier.

Un pilote ayant changé de voiture après l'établissement de son meilleur temps de qualification, conservera sa place d'origine sur la grille à condition qu'il prenne le départ avec une voiture de la même marque et du même type. Dans le cas contraire, il devra se placer en fin de grille.

Au cas où un conducteur qualifié ne se présenterait pas au départ, les organisateurs pourront admettre un des conducteurs qui ne s'est pas qualifié tout en ayant effectué un temps aux essais en conformité avec l'Article 10. Le choix sera fait en fonction des temps d'essais et il sera placé en queue de la grille. Après la publication de la grille de départ, la place de tout pilote se trouvant dans l'incapacité de prendre le départ sera laissée vacante, et les autres concurrents retiendront leur position d'origine sur la grille. Cette décision ne s'applique pas aux départs lancés type "Indianapolis".

- c) Aucun conducteur ne pourra prendre le départ s'il a pris part à une autre compétition automobile dans les dernières 24 heures.
- d) Il sera donné à chaque voiture sa position déterminée sur la grille provisoire. Il incombera au conducteur de vérifier cette position et de placer sa voiture correctement au moins 5 minutes avant le départ sauf contre-ordre de l'officiel chargé du contrôle du départ.

L'accès de la grille provisoire de départ sera fermé 5 minutes avant le départ et passé ce temps tout véhicule et conducteur se présentant à l'aire de départ devra se placer derrière la dernière voiture de la grille telle qu'elle a été publiée. Seuls deux assistants plus le délégué de l'équipe peuvent accompagner une

voiture sur l'aire de départ.

- e) Le Départ sera un départ arrêté simultané et le processus suivant sera appliqué :

Les voitures s'aligneront les unes derrière les autres dans la zone des stands en une seule ligne en respectant les positions de départ. 5 minutes avant l'heure de départ prévu, les voitures effectueront un tour de chauffe durant lequel les dépassements seront autorisés. De retour sur la grille provisoire, les moteurs devront être arrêtés.

1. La proximité du départ sera indiquée par voie de signaux à 3 minutes, 1 minute, 30 secondes et 10 secondes. Ces signaux seront doublés par un avertisseur sonore.

2. A) 3 minutes avant le départ, toutes personnes autres que les pilotes, les officiels et les 3 membres de l'équipe devront quitter les voitures, libérer l'aire de la fausse grille et sortir de la piste.

B) 1 minute avant le départ les pilotes à bord des voitures devront mettre leur moteur en marche au moyen du démarreur automatique à l'aide d'une source d'énergie extérieure si nécessaire.

Les trois membres de l'équipe devront ensuite quitter la piste.

Un drapeau vert sera déployé devant la fausse grille pour indiquer que les voitures doivent s'avancer vers la grille de départ réelle (emplacement exact (à déterminer)); durant ce parcours, les voitures resteront en formation de fausse grille et la voiture de tête sera considérée comme voiture pilote.

C) Une fois sur la ligne de départ réelle, les voitures s'immobiliseront dans leur position correcte respective et laisseront les moteurs en marche. La distance minimum de nez à nez entre deux voitures consécutives sur la grille sera de 12 m.

D) Le départ réel sera donné au moment où le directeur de la course en donnera le signal à l'aide du signal de départ (à préciser dans le règlement). Le drapeau éventuel sera tenu en l'air juste le temps nécessaire pour que le starter puisse constater que toutes les voitures sont bien à l'arrêt. Toutes les voitures concurrentes en vue du starter lorsqu'il donne le signal du départ sont considérées comme venues au départ.

E) Des juges seront désignés pour déterminer les faux départs ou les positions non correctes au cours du passage de la grille provisoire à la grille de départ réelle. La sanction pour chacune de ces fautes sera celle prévue dans le Code Sportif International pour faux départ (Article 94).

Tout pilote présent sur la grille mais dans l'incapacité de prendre le départ devra signaler cette situation en levant un bras.

Si une voiture ne peut démarrer sur la fausse grille, elle sera poussée jusqu'à son stand quand les autres voitures auront quitté la fausse grille. Aux stands, les mécaniciens pourront tenter

d'effectuer les réparations nécessaires et s'ils y parviennent, permettant ainsi au pilote de mettre son moteur en marche au moyen du démarreur à l'aide d'une source d'énergie extérieure si nécessaire, le pilote pourra prendre part à la course mais pas avant que toutes les voitures aient effectué le premier tour.

Si une voiture cale sur la grille de départ et que le pilote ne peut redémarrer la voiture sera poussée par les officiels présents et exceptionnellement par les mécaniciens après que les autres voitures aient quitté la ligne de départ de telle façon que la piste soit dégagée aussitôt. Elle pourra reprendre la course dans les mêmes conditions que ci-dessus.

ART. 12 - ARRIVEE -

L'arrivée sera contrôlée sur une ligne située en face du poste de chronométrage.

Le signal de fin de la course sera donné dès que la première voiture aura couvert la distance prescrite à l'Article 3. Si au bout de deux heures, la distance prévue de la course n'est pas couverte, le drapeau à damiers sera montré à la voiture de tête à la fin du tour durant lequel a pris fin la période des deux heures.

Les voitures continueront encore un tour avant de rentrer au "parc fermé" comme prescrit à l'Art. 9, g. Si le signal de fin de course est donné par inadvertance au mauvais moment, la course sera néanmoins considérée comme terminée à ce moment.

ART. 13 - ARRET D'UNE EPREUVE QUALIFICATIVE D'UN CHAMPIONNAT, TROPHEE OU COUPE DE LA FIA, EN CAS DE FORCE MAJEURE

En cas de force majeure, la décision d'arrêter une course ne pourra être prise que par les Commissaires Sportifs présents et à la majorité.

Les cas suivants sont à retenir :

- la distance totale de la course a été couverte de 0 à 30% : l'épreuve devra être recourue le même jour ou ultérieurement, à moins que les organisateurs ne préfèrent supprimer la course entièrement. La nouvelle date devra être fixée selon les règles habituelles d'une inscription tardive.
- la distance totale a été couverte entre 30 et 60% : la course pourra être reprise dans la même journée et le classement final sera alors basé sur l'addition des temps.

Au cas où l'épreuve ne pourra être recourue pendant la même journée, l'épreuve sera considérée comme terminée et donnera lieu à une attribution de 50% du barème normal des points.

- la distance totale de l'épreuve a été couverte à plus de 60% : la course sera considérée comme terminée.

Les modalités de signalisation dans le cas d'un arrêt de

course comme décrit ci-dessus doivent être clairement précisées dans le règlement particulier de l'épreuve, et doivent s'énoncer comme suit :

- a) Si le signal de fin de course est donné par inadvertance ou pour toute autre raison avant que la voiture de tête n'ait accompli le nombre de tours prévu - ou avant que le temps de course prescrit se soit effectivement écoulé - la course sera néanmoins considérée comme terminée dès le moment où le signal aura été donné. Si le signal de fin de course est différé par inadvertance, le classement final sera établi suivant les positions considérées au moment prévu par le règlement particulier, aussi bien en temps qu'en distance.
- b) S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence pour des raisons de sécurité, les concurrents en seront avertis par le déploiement du drapeau rouge sur la ligne de départ/d'arrivée qui indiquera que les voitures doivent s'arrêter immédiatement et se ranger sur le bord du circuit.
- c) S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course pour une autre raison, les concurrents en seront avertis par le déploiement simultané du drapeau noir et du panneau noir surchargé d'un X blanc de la même dimension que le panneau. Les voitures devront alors se diriger vers les stands à vitesse réduite.
- d) Les concurrents peuvent être avertis que la course est interrompue comme dans les points (b) ou (c) par le déploiement simultané du drapeau jaune et du drapeau d'huile croisés, à tous les stands.
- e) Si une course doit être interrompue après que 60% de sa durée normalement prévue se soit écoulée, elle sera considérée comme terminée, et l'ordre d'arrivée sera celui correspondant au classement dans le tour précédant le déploiement du drapeau.
- f) Dans le cas où les circonstances permettent de donner un nouveau départ, un intervalle minimum de 20 mn devra être respecté entre l'arrêt de la course et ce nouveau départ. Toutes les voitures qui étaient encore en course au moment où celle-ci a été interrompue seront autorisées à repartir, même si elles étaient arrêtées à leur stand du moment qu'elles n'avaient pas été déclarées en état d'abandon.
- g) Le drapeau à damiers lorsqu'il est déployé devrait être présenté à la voiture en tête. Si le drapeau à damiers est, sans aucun doute possible, présenté à un concurrent autre que la voiture en tête, il sera considéré comme l'annonce différée d'une arrivée, comme prévu au paragraphe a), et le classement de la course sera établi comme si le drapeau à damiers avait été présenté à la voiture en tête.

ART. 14 - CLASSEMENT

- a) La voiture classée première sera celle ayant couvert la distance prévue dans le temps le plus court.

Toutes les voitures seront classées en tenant compte du nombre de tours complets qu'elles ont accompli et, pour celles qui auraient

totalisé un même nombre de tours, compte tenu de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée.

Toutefois, si une voiture met plus de deux fois le temps du tour le plus rapide du vainqueur pour parcourir son dernier tour, ce dernier tour ne sera pas pris en considération lors du calcul de la distance totale couverte par cette voiture.

- b) Les voitures ayant parcouru moins de 90% du nombre de tours couverts par le vainqueur ne seront pas classées (avec arrondissement à l'unité inférieure).
- c) Au cas où en raison des conditions atmosphériques ou d'un autre cas de force majeure, la course est interrompue avant sa terminaison normale, la procédure sera celle prescrite à l'Article 13. Se référer à l'Article 13 pour la procédure en cas de pluie.
- d) Les classements officiels seront publiés en un lieu prescrit par le Secrétariat de l'épreuve, après la course. Ils seront les seuls résultats valables sous réserve des modifications qui pourraient être introduites par les Commissaires Sportifs en cas de réclamations et d'homologation de l'Autorité Sportive Nationale.

ART. 15 - RECLAMATIONS ET APPELS

Les réclamations devront être faites obligatoirement par écrit et remises entre les mains d'un des Commissaires Sportifs ou à défaut entre les mains du Directeur de la course accompagnées d'une caution de 250 Francs Suisses ou d'une somme égale dans la monnaie du pays.

Le concurrent engagé, ou son représentant accrédité, a seul le droit de réclamer.

La procédure des réclamations et appels est réglée conformément aux Articles 171 à 179 du Code.

La procédure des appels est réglée conformément aux Articles 180 à 191 du Code.

La caution qui doit accompagner la demande d'appel est de (montant fixé par l'ASN).

ART. 16 - PRIX

a) Pour cette épreuve, les prix en espèces seront discutés et fixés avec l'Association des Constructeurs de Formule 1 et les concurrents (donner des précisions).

b) L'épreuve sera en outre dotée de prix d'honneur spécifiés et à répartir comme indiqué ci-après :
.....
.....
.....

ART. 17 - ASSURANCE

a) Tous les concurrents seront couverts par une Assurance au Tiers (couverture illimitée) souscrite par l'organisateur.

Les concurrents doivent signer le formulaire de demande exigé lors des vérifications préliminaires, et le badge (disque) d'assurance doit toujours être en évidence sur la voiture.

L'assurance couvre la voiture à partir du moment où est signée la déclaration jusqu'à minuit après la course.

- b) Les organisateurs tiennent à souligner dans l'intérêt des concurrents et celui des personnes qui dépendent d'eux, l'avantage qu'ils ont à souscrire une assurance-accident personnelle, s'ils n'en ont déjà une. Les conducteurs participant à l'épreuve ne pourront pas être considérés comme "tiers" entre eux.

ART. 18 - OFFICIELS

Les officiels de l'épreuve seront les suivants :

- Commissaires Sportifs (3 minimum)
- 1 représentant de la CSI
- Observateur de l'ASN
- Directeur de la course
- Directeur de la course adjoint
- Directeur de la course adjoint
- Secrétaire du meeting
- Commissaires Techniques
- Responsable de la signalisation

Toute correspondance devrait être adressée à :

..... Téléphone

..... Telex

ART. 19 - PUBLICATION DU REGLEMENT

Ce règlement a été rédigé en Anglais et en Français. En cas de désaccord sur l'interprétation, le texte français/anglais fera foi (rayer la mention inutile).

ART. 20 - MESURES DE SECURITE

- a) Lorsqu'ils participent aux essais ou à la course, les pilotes doivent tout le temps porter des vêtements adéquats, un casque du type agréé et des lunettes (ou une visière) convenablement placées et fixées.
- b) Toutes les voitures doivent être conformes aux règles de sécurité édictées par la F.I.A.

ART. 21 - ZONE DE DECELERATION

Tout conducteur ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand ou à la zone du paddock en manifesterà l'intention à temps et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

ART. 22 - STANDS

- a) Le ravitaillement en essence et le changement des roues ne sont autorisés qu'aux stands.
- b) Lors d'un arrêt au stand, le moteur doit être stoppé s'il s'agit d'un ravitaillement en essence.
- c) Si un pilote dépasse son stand avant de s'arrêter, on ne peut ramener la voiture au stand qu'en la poussant.
- d) La rentrée sur la piste s'effectuera sous la direction de l'Officiel responsable.

ART. 23 - ASSISTANCE AUX STANDS

- a) Une seule personne, désignée par le concurrent pour transmettre des signaux au conducteur et qui doit néanmoins rester à un endroit approuvé par le Directeur de Course, devra normalement se tenir derrière la barrière de protection séparant la piste de l'aire de ravitaillement, ou éventuellement en un autre endroit indiqué par le Directeur de la Course.
- b) Lorsqu'une voiture s'arrête aux stands, six personnes maximum en plus du pilote peuvent se trouver sur l'aire de ravitaillement pour travailler sur la voiture. Un spécialiste des pneus présent à titre de conseiller ne sera pas considéré comme faisant partie du personnel travaillant sur la voiture, au même titre que le membre de l'équipe de lutte contre l'incendie comme prévu à l'Art. 24 ci-dessous.

Toutes les pièces et le matériel utilisés par le personnel (pilotes et assistants) seront rangées exclusivement dans les stands où le pilote et/ou ses assistants pourront les prendre. Après chaque arrêt de la voiture, les assistants aux stands devront débarrasser le sol de tous les accessoires qui pourraient y avoir été déposés.

ART. 24 - RAVITAILLEMENTS

- a) Si de l'essence est stockée dans un stand, le concurrent ayant engagé la voiture doit fournir au moins deux extincteurs efficaces d'une capacité minimale de 5 kg et s'assurer de leur bon fonctionnement.
- b) Toute essence de réserve entreposée dans les stands doit être gardée dans des fûts ou des bidons étanches, contrôlés pour une pression d'au moins 3 atmosphères.
- c) Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement. En outre, le concurrent devra s'assurer que, pendant toute la durée du ravitaillement, un employé muni d'un extincteur prêt à fonctionner se trouvera à côté de la voiture.
- d) Le ravitaillement ne sera effectué que par un seul et même aide, désigné par le concurrent et ne remplissant aucune autre fonction.

- e) Il est interdit de refaire le plein d'huile en cours d'épreuve. Les orifices de remplissage des réservoirs d'huile doivent être conçus de manière à ce que les organisateurs puissent y apposer correctement les scellés. Toute voiture dont la conception empêcherait de poser les scellés d'une façon satisfaisante se verrait refuser l'autorisation de prendre le départ.

ART. 25 - ARRET D'UNE VOITURE PENDANT LA COURSE

- a) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours de l'épreuve.
- b) Dans le cas où un conducteur se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture, que ce soit involontairement ou pour une autre raison, la voiture devra dégager la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course.

Si le pilote lui-même est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir du (des) signalisateur(s) de lui prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive à remettre son véhicule en marche et rejoint la course sans commettre d'infraction et sans tirer avantage du déplacement de sa voiture pour se mettre à l'abri, il ne sera pas mis hors course.

- c) Toutes réparations sur la piste même doivent être effectuées par le seul pilote à l'aide des outils transportés dans la voiture.
- d) Tout ravitaillement sur la piste même est interdit.
- e) A l'exception du conducteur - et dans des cas exceptionnels, des officiels compétents (voir 25 b) - personne n'est autorisé à toucher à une voiture arrêtée sous peine de mise hors course du véhicule en question.
- f) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée.
- g) Toutes les fois que la voiture s'immobilise durant la course que ce soit volontairement ou non, le moteur devra être remis en route à l'aide du démarreur.

Toute infraction à ce règlement entraînera l'exclusion de la course.

ART. 26 - DEPASSEMENTS

Se référer intégralement à l'Annexe H - Chapitre III "Code de Conduite sur circuit".

ART. 27 - SIGNAUX

Les instructions seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus dans l'Annexe H du Code Sportif International.

Pour communiquer des renseignements à leurs pilotes, les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables, de quelque manière que ce soit, à ceux mentionnés dans l'Annexe H, Chapitre 2.

ART. 28 - DISPOSITIONS GENERALES

- a) Il relèvera avant tout de la responsabilité du concurrent que toutes les personnes concernées par son engagement respectent toutes les lois et les règlements. Si un concurrent ne peut assister en personne à une épreuve, le pilote désigné, ou s'ils sont plusieurs, le pilote désigné en premier lieu, sera considéré comme son représentant et aura à sa charge tous les devoirs et les responsabilités qui incombent au concurrent.
- b) Tout délit commis par un conducteur en tant que représentant d'un concurrent ne dégagera pas la responsabilité de ce dernier et tous deux sont éventuellement pénalisables.
- c) Au cours d'une compétition, la propre responsabilité d'un pilote qui n'agit pas en tant que représentant d'un concurrent, ou celle de toute autre personne s'occupant d'une voiture inscrite, ne sera pas dégagée en ce qui concerne l'observation des règlements par le seul fait de la responsabilité officielle du concurrent ou de son représentant.
- d) L'acceptation d'un insigne ou d'un laissez-passer délivré à un concurrent sera considéré comme assimilant la personne en question à l'engagement et impliquera son respect des règlements. La délivrance du laissez-passer est du ressort exclusif de l'organisateur.
- e) Les concurrents, pilotes et assistants, devront à tout instant porter les signes d'identification qui leur auront été remis à cet effet par les organisateurs. Chaque concurrent et chaque pilote recevra un laissez-passer individuel ainsi qu'un laissez-passer permettant l'admission d'une voiture particulière au parc privé. Ces laissez-passer ne peuvent être utilisés que par des adultes. Pour des raisons de sécurité proprement dites, les enfants ne peuvent être admis dans la zone de ravitaillement.
- f) Le contrôle des licences, certificats et autres papiers, ainsi que la distribution des laissez-passer et autres papiers nécessaires, aura lieu le à heures.
- g) Les concurrents devront s'assurer que les voitures restent conformes aux conditions d'admissibilité et de sécurité tout au long de l'épreuve. Le fait de présenter une voiture au contrôle technique sera entendu comme une déclaration implicite de sa conformité. Tous les règlements relatifs à l'épreuve s'appliqueront automatiquement aux essais.

ART. 29 - FACULTES DES ORGANISATEURS

Les organisateurs peuvent :

- a) Répartir à leur gré les récompenses si, à la suite de circonstances imprévues, la compétition est arrêtée avant le terme fixé antérieurement.

- b) Donner des récompenses supplémentaires.
- c) Changer l'ordre dans lequel les courses doivent être courues, avec l'autorisation préalable des Commissaires Sportifs.
- d) Contrôler les conditions d'éligibilité d'une voiture ou d'un concurrent avant, pendant ou après la course à condition que le concurrent soit prévenu de cette intention si la vérification a lieu après la course, moins d'une demi-heure après la publication des résultats provisoires.
- e) Demander à ce qu'une voiture soit démontée par le concurrent, afin de s'assurer que les conditions d'éligibilité ou de conformité sont bien remplies, aux lieu et heure qui lui seront indiqués.
- f) Demander au concurrent de leur fournir telles pièces et/ou échantillons, aux lieu et heure qui lui seront indiqués.
- g) Demander au concurrent de payer tous les frais que l'exercice des droits mentionnés ci-dessus pourrait entraîner.
- h) Donner des instructions - au moyen d'annexes au présent règlement ou par circulaires spéciales - aux concurrents pour porter à leur connaissance toutes modifications ou additions qu'ils considèrent souhaitables mais qui doivent être conformes aux prescriptions de l'Art. 66 du Code Sportif en ce qui concerne les modifications apportées après clôture des engagements. Ces annexes ou circulaires auront même valeur que le présent règlement particulier.
- i) Permettre à un pilote de réserve de prendre part à la course même si une place n'a pas été libérée par la défection d'un pilote déjà engagé, sans toutefois dépasser le nombre maximum de voitures admises au départ (Art. 4 b).
- j) Demander au concurrent et au pilote d'honorer la distribution des prix de leur présence.
- k) Rejeter toute demande de remboursement des frais occasionnés par l'usage des prescriptions ci-dessus.
- l) Si le directeur de la course ou le responsable médical d'une épreuve le juge nécessaire, un pilote peut devoir se soumettre à l'examen médical d'un docteur agréé par l'ASN du pays en n'importe quel moment du meeting.

Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement particulier, la décision sera prise par les Commissaires Sportifs.

ART. 30 - PENALITES - MISE HORS COURSE

Toute décision concernant une pénalité en temps ou la mise hors course de conducteurs ou de voitures, et prise par les Commissaires Sportifs, sera annoncée par le Directeur de Course aux concurrents intéressés :

- a) Pour le cas d'une pénalisation en temps ou d'une mise hors course, par écrit aux stands des concurrents ou au Commissaire au ravalement intéressé.

b) Dans le cas d'une mise hors course, le conducteur de la voiture incriminée sera également prévenu par des signaux. Dans ce but, le drapeau noir - portant le numéro de compétition du concurrent - sera présenté par le Directeur de Course au moment où la voiture passe sur la ligne de départ.

c) Il est également attendu du concurrent ou de son représentant qu'il fasse : présenter à son pilote son propre signal "stop". Si le conducteur ne s'arrête toujours pas, des sanctions supplémentaires peuvent être prises.

Le fait de mentionner une sanction précise dans ce règlement particulier n'empêche pas que d'autres sanctions supplémentaires soient appliquées si cela est considéré nécessaire.

ART. 31 - APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT

S'il y a désaccord quant à l'interprétation de ce Règlement particulier ou aux instructions données avant la course, la décision des Commissaires Sportifs sera définitive et irrévocable, sauf dans la mesure où elle serait contraire au Code Sportif International ou si la F.I.A. en décide autrement.

ART. 32 - JURIDICTION

Toute infraction au règlement et non observation des instructions données par un officiel sera sanctionnée par une des pénalités prévues sous le chapitre XI du Code.

Le concurrent sera responsable du paiement des amendes infligées. Les amendes et pénalisations indiquées dans ce règlement ne se substituent pas mais viennent s'ajouter aux pénalités prévues par le Code Sportif International.

ART. 33 - DEFINITION D'UNE MARQUE

Par marque, il faut entendre le nom de l'entreprise sous lequel un certain modèle est publiquement connu. Par exemple : LOLA, FORD, TYRELL, FERRARI, BRM. Chaque cas non prévu fera l'objet d'une décision séparée de la C.S.I.

Dans le cas de voitures de Formule de Course Internationale ou Sport-Prototype, il faut entendre par marque automobile l'ensemble châssis-moteur.

Lorsque le constructeur du châssis utilise un moteur de provenance étrangère à sa propre fabrication, la voiture sera considérée comme "hybride" et le nom du constructeur du moteur sera associé à celui du constructeur du châssis pour autant qu'il s'agisse d'un moteur portant une marque connue.

Au cas où une coupe ou un titre de Champion serait gagné par une voiture "hybride", il serait donné au constructeur du châssis.

ART. 34 - EX-AEQUO

Les prix et les points attribués à la place de concurrents arrivés ex-aequo dans le classement seront partagés.

ART. 35 - NUMEROS DE COURSE

Chaque voiture sera identifiée par un numéro de compétition peint ou appliqué avant les vérifications préliminaires de manière à être durable ou lisible. La CSI pourra en début d'année établir une liste de numéros fixe et en aucun cas, les concurrents ne pourront ensuite procéder à un échange de ces numéros entre voitures engagées.

Les chiffres doivent mesurer au moins 30 cm en hauteur et au moins 4 cm en épaisseur. Ils devront être clairement visibles et être peints sur les 2 côtés et à l'AV de la voiture.

ART. 36 - ACCEPTATION DES ENGAGEMENTS

Pour l'année 1976, il sera autorisé aux essais un nombre égal au nombre déterminé par la formule de la CSI + 5 voitures avec cependant un maximum de 32 voitures.

Il a en outre été décidé que les 26 voitures les plus rapides à l'entraînement seraient admises au départ. (Cette décision ne s'applique pas aux circuits du Nürburgring, de Long Beach, de Jarama et de Monaco).

L'organisateur sera tenu d'accepter les engagements dans l'ordre suivant :

- 1) Pour les conducteurs Champions du Monde des années précédentes encore en activité.
- 2) Pour les équipes classées jusqu'à la dixième dans la Coupe des Constructeurs de F1 de l'année précédente (2 engagements seront acceptés par équipe pour les équipes qui ont participé avec plus d'une voiture).
- 3) En cours d'année, les conducteurs non concernés par les deux précédents paragraphes mais qui ont marqué des points pendant l'année en cours.
- 4) Trois voitures au choix de l'organisateur à condition que leurs pilotes soient acceptables en rapport avec les normes de la CSI.
- 5) Eventuellement d'autres conducteurs approuvés par la CSI après consultation avec leurs Autorités Sportives Nationales.

REGLEMENTATIONS CIRCUITS & SECURITE

HOMOLOGATION DES VETEMENTS RESISTANT AU FEU

Depuis la publication du test standard FIA-1975 au Bulletin N° 92, les résultats suivants ont été enregistrés sur des vêtements soumis, pour tests, par leur fabricant, à la C.S.A.I., Milan :

NUMERO D'HOMOLOGATION C.S.A.I.-F.I.A. 4 a

Marque combinaison : Hinchman - Tissu : 50 Kynol/50 Nomex
Combinaison à double couche ; poids 190 gr/m² pour chaque couche

NUMERO D'HOMOLOGATION C.S.A.I.-F.I.A. 4 b

Marque sous-vêtement : Medalist Allen ; Tissu : Nomex
Sous-vêtements à double couche ; poids 205 gr/m² pour chaque couche.

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 30,8 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 28 sec.
- Résistance mécanique ("après les essais, la manche devra pouvoir être pliée à 180°, 5 fois au même point et dans les 2 sens sans se rompre") : satisfaisante.
- Adresses : J.B. HINCHMANN, 607 Russell Avenue, Indianapolis, Indiana 46225, U.S.A.
: Medalist ALLEN A., 803 N. Downing Street, Piqua, Ohio, 45356, U.S.A.

NUMERO D'HOMOLOGATION C.S.A.I.-F.I.A. 6 ab

Marque combinaison : Maxessoires ; Tissu : Nomex
Combinaison à double couche avec de l'ouate à l'intérieur, sans sous-vêtement ; poids 480 gr/m².

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 21 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 23,5 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante.
- Adresse : Mr. Max ERNST, Maxessoires, Waffenplatzstr. 53.
Ch-8002 Zurich.

NUMERO D'HOMOLOGATION C.S.A.I.-F.I.A. 2 a

Marque combinaison : Linea Sport ; Tissu : F.P.T.
Combinaison à double couche ; poids 300 gr/m² pour chaque couche.

.../...

NUMERO D'HOMOLOGATION C.S.A.I.-F.I.A. 2 b

Marque sous-vêtement : Linea Sport ; Tissu : F.P.T.
sous-vêtement à simple couche ; poids 420 gr/m2

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 24,5 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 21 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante.
- Adresse : LINEA SPORT, Piazzale De Agostino 3, Milano.

NUMERO D'HOMOLOGATION C.S.A.I.-F.I.A. A b

Marque sous-vêtement : Medalist, Tissu : Nomex
Sous-vêtement à double couche ; poids 305 gr/m2 pour chaque couche.

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 30,8 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 28 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante.
- Adresse : MEDALIST, 803 No. Downing Street, P.O. Box 1010, Indianapolis, Indiana, U.S.A.

NUMERO D'HOMOLOGATION C.S.A.I.-F.I.A. 2 b

Marque combinaison : Max ERNST, Tissu : Nomex
Combinaison à double couche avec de l'intérieur, sans

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 21 secondes
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 23,5 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante.
- Adresse : Mr. Max ERNST, Maxessor, Wallenplatz 53, 1000 Berlin, U.S.A.

NUMERO D'HOMOLOGATION C.S.A.I.-F.I.A. 2 a

Marque combinaison : Linea Sport ; Tissu : F.P.T.
Combinaison à double couche ; poids 300 gr/m2 pour chaque couche.

INFORMATIONS TECHNIQUES

FORMULE 1

STRUCTURE DE PROTECTION DES PEDALES

A partir du 1/1/1977, il y aura, en avant des pédales, une structure capable de résister à une accélération de 25 g sans provoquer un recul du pédalier supérieur à 150 mm (voiture avec réservoirs pleins et pilote à bord).

FORMULE 2 - FORMULE 3

RECAPITULATIF DES MESURES

A MOYEN ET LONG TERME CONCERNANT

LES FORMULES INTERNATIONALES 2 & 3

FORMULE 2

FORMULE 3

à partir du 1/1/1977

- Porte à faux AV 100 cm. (mesuré à partir de l'axe du moyeu des roues AV)
- Porte à faux AR 80 cm. (mesuré à partir de l'axe du moyeu des roues AR)
- Largeur maximale HT 200 cm.
- Hauteur de la carrosserie :

- Porte à faux AV 100 cm. (mesuré à partir de l'axe du moyeu des roues AV)
- Porte à faux AR 80 cm. (mesuré à partir de l'axe du moyeu des roues AR).
- Largeur maximale HT 185 cm.
- Hauteur de la carrosserie :

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

Même Règlement que pour Formule 2

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

- 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).

- Tuyaux d'échappement : Même Règlement que pour Formule 2

- Arceaux de Sécurité :

Liberté totale en matière de conception d'arceaux, dans les limites prescrites par l'Annexe J. Les étais frontaux sont permis même si les dimensions minima d'ouverture de cockpit ne sont pas respectés.

- Arceaux de Sécurité :

Même
Règlement
que
pour
Formule
2

- Roues et pneumatiques

Largeur maximale Hors Tout de la roue complète :
16"

Diamètre imposé des jantes AR :
13"

- Roues et pneumatiques :

Statu quo par rapport au présent règlement en ce qui concerne la largeur des jantes et des bandes de roulement des pneumatiques.

Diamètre imposé des roues AR :
13"

A partir du 1/1/1978

Structures substantielles près du
Tableau de bord

Il y aura près du tableau de bord un arceau constitué par un tube de 35 mm de diamètre minimal et de 2mm d'épaisseur minimale aux normes SAE 4130 ou SAE 4125, ou bien une structure substantielle capable de supporter les charges prévues à l'Article 253 e) a) telle qu'une ligne droite imaginaire tirée du sommet de l'arceau jusqu'à la partie supérieure de cette structure passe au-dessus du casque du pilote.

Structures substantielles près du
Tableau de bord

Même
Règlement
que
pour
Formule
2

Canalisations et Radiateurs
d'huile

Les canalisations d'huile devront répondre aux normes déjà édictées à l'Article 274 ou se conformer aux prescriptions retenues pour les canalisations de carburant. Les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale devront être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur.

Canalisations et Radiateurs
d'huile

Même
Règlement
que
pour
Formule
2

Structure de protection des pédales

Il y aura en avant des pédales une structure capable de résister à une décélération de 25 g sans provoquer un recul du pédalier supérieur à 150 mm (voiture avec réservoirs pleins et pilote à bord).

Structure de protection des pédales

Même
Règlement
que
pour
Formule
2

Une nouvelle méthode de mesure de la hauteur hors tout de la carrosserie étant à l'étude pour les voitures de FORMULE 1, la CSI se réserve le droit de modifier le paragraphe concernant la méthode de mesure de la hauteur de la carrosserie en F2 et F3 à partir du 1/1/1977.

SPORTING REGULATIONS

MODEL SUPPLEMENTARY REGULATIONS FOR F1

GRAND PRIX of ...
Date ...

ART. 1 - DEFINITION OF EVENT

Club under the authority delegated to it by ... (N.S.A.) is organizing on ... Raceway under the name of the GRAND PRIX of ... an international race for Formula 1 cars, qualifying for the FIA World Championship of Drivers. The event is also counting for the award of the International Cup for Formula 1 Manufacturers.

If the number of F1 Cars should prove insufficient in any event, the organizers will be entitled to include on the starting grid, in addition to the F1 cars already admitted, the following cars :

F2 F/Indy F/5000 and F/A

subject to permission being individually requested from the CSI.

To be entitled to start, these cars must attain the qualification minima, and conform with the technical specifications of the formula to which they belong. Their place on the starting grid will be determined by the times realised in practice, all formulae being mixed together. The granting of points for the World Championship for Drivers will be made according to the General Prescriptions in the FIA Yearbook.

ART. 2 - ORGANIZATION

The event is organized in compliance with the prescriptions of the International Sporting Code, the General Prescriptions to be applied to all FIA Championships, the specific regulations of the World Championship as published in the 1976 FIA Yearbook and the present supplementary Regulations. All competitors undertake to comply with these regulations by the mere fact of their entry. Should there be any conflict between these regulations and the regulations published in the afore-mentioned Yearbook, the latter will apply.

The Organizing Committee is as follows :

Address ...
Phone ... Telex ...

ART. 3 - COURSE - DISTANCE - RUNNING DIRECTION

- a) The race will be competed for on the circuit of Raceway, a lap of which is kms.
- b) The distance of the event will be laps and a total of kms.
- c) Running direction : (Clockwise/Anticlockwise). (Cross out where not applicable).

N.B. All drivers are strictly forbidden to drive their cars in the reverse direction under penalty of immediate exclusion from the race. It is only to remove it from an unexpected situation that a car may be pushed, under official supervision, in the reverse direction.

ART. 4 - CARS

- a) The event is reserved for cars of the International Formula 1, as defined under Art. 252 b, i,j,k,l, m, n, o, p, q, r, s, u, v; 253; 273 and 274 of Appendix J to the International Sporting Code (with the exception of the provisions of Art. 1 of the Regulations).
- b) The maximum number of cars admitted at the start will be
- c) It is not compulsory to use the distinct national colours, as defined in Appendix I to the Code.
- d) The name of the driver shall be mentioned on the car in letters of cms height.
- e) Advertising on cars is allowed within the limits fixed by the entrants' National Sporting Authority. (In the case of governmental regulations controlling advertising, or of special conditions imposed by the organizers this must be clearly indicated). (Please refer to CSI Bulletins n° 80 and 84).
- f) Each car shall display its racing number (Art. 35).

ART 5 - FUEL

Fuel to be used must be of the "commercial" type, such as defined under Art. 255 n 1, 2, Appendix J to the Code. The use of any other fuel shall entail the exclusion from the race. Fuel will be for sale in the paddock, for those wishing to use it / will not be distributed by the organizers ; competitors must, therefore, make their own arrangements (omit where not applicable).

ART. 6 - LICENCES AND DRIVING LICENCES

- a) All entrants and drivers must hold the international licences provided for by the Code, valid for the year 1976 and delivered by their National Automobile Authority.

- b) The driving licence, if there is one in the country of origin, shall compulsorily be presented.

ART. 7 - ENTRIES

The applications for entry, submitted on the form supplied by the organizers and signed by the entrant shall be received at ... , not later than on at 24.00 hours. Entries open on 1976 and may be applied for by telegramme or telex, but must then be confirmed by letter, mailed at the same time as the cable. Entries must be completed with photos of drivers and team personnel (not compulsory).

Foreign competitors and drivers can only take part in the event with the prior authorization of their National Club which will specify it on the application form for the entry or in separate letter appended to the application form.

The organizers may refuse an entry without having to give the reasons for their decision. Nevertheless, they will inform within 48 hours the National Sporting Authority of the competitor and/or driver driver, through the (respective N.S.A.).

If a regularly engaged competitor or driver does not take part in the race, unless through a recognized case of "force majeure", he will be subjected to the measures specified under Art. 69 of the International Sporting Code.

The organizers reserve their right to cancel the race if the number of cars entered is inferior to or in case of "force majeure"

The list of cars and drivers entered will be published on 1976.

ART. 8 - NOMINATION OF DRIVERS

- a) A regular and any substitute driver shall be nominated before the closing date for entries (Art. 7).
- b) Nevertheless, on request submitted by the entrant before the end of the scrutineering of cars (Art. 9), the Sporting Stewards may accept the replacement of a driver (regular or substitute).
The entrant is free to use on all his cars the drivers he has nominated.
- c) Should a driver (regular or substitute) not be available on the day of the race, a replacement driver may be accepted by the Sporting Stewards, provided he abides by the prescriptions of Art. 6-7-9 and 10 of these regulations.
- d) Any change of driver during the race shall take place only at the pits, under control of the Stewards, and exclusively between drivers nominated by the same entrant. In such a case, none of the drivers will be awarded points for the Championship.

The organizers reserve the right to stop practice at such times and for such duration as may be necessary to clear the track, or to allow the recovery of vehicles. This time will not be made up except under exceptional circumstances as decided and notified by the Clerk of the Course.

All laps per timed session will be time-recorded in order to determine the position of the drivers at the start, in compliance with Art. 11.

On (raceday+ time), the circuit will open for an untimed training session of half an hour (at least 4 1/2 hours before the start of the race).

Any driver failing to take part in the practice sessions, or whose best lap time is not inferior or equal to 110% of the average of the three best times recorded by the other drivers may not be allowed to start.

The President of the Stewards may authorize cars to start up to the maximum number provided for in the Supplementary Regulations if some cars have not attained the qualification minima provided above, for reasons of "force majeure". However, they may only be permitted to start on condition that this inclusion does not eliminate cars having already qualified and that they are able to attain these minima. Furthermore, the maximum number of cars which can be admitted by this waiver is 3.

The use of a practice car, not entered for the race, is allowed provided the organizers have been notified by letters of its use, and provided the car has been granted a special authorization by the Clerk of the Course who will give it a particular racing number.

ART. 11 - START (at least 18 hours after the end of timed practice).

- a) The start will be given on at hours. It will be of the standing type with dummy grid. The number of cars per line will be 2-2-2-2-2- etc.

Any car which is not present on the dummy grid at least 5 minutes before starting time may be excluded from the race on decision of the Clerk of the Course.

- b) Starting positions will be determined by the best times recorded during the practice sessions (See Art. 10). The driver having recorded the best time will choose his position on the first row of the starting grid. He will notify his decision to the Clerk of the Course no later than within half an hour following the publication of the official practice times. Should several drivers record the same speed, priority will be given to the driver having recorded it first.

A driver having changed cars after setting his best qualifying time shall retain his position on the grid providing that he starts with a car of the same make and type. If this is not the case, he shall start at the back of the grid.

Should a qualified driver fail to be present at the start, the organizers may accept one of the drivers who failed to qualify while

having recorded, during the practice sessions, a time in compliance with Art. 10. The choice will be according to the practice times and his position on the starting grid will be last.

After final publication of the starting grid, the places of any non-starters shall be left empty, the other competitors retaining their published position on the grid. This is not applicable however to rolling starts (of the Indianapolis type).

c) No driver shall be allowed to start if he has taken part in another motor race during the 24 preceding hours.

d) Each car will be allotted a determined position on the dummy grid. It will be the drivers responsibility to ascertain that position and to place his car in the correct position at least 5 minutes before the start, unless instructed not to do so by the Official in charge of the start.

Access to the dummy grid will be closed 5 minutes before the start, and after this time, any car and driver arriving at the starting grid will take place behind the last car on the grid such as it was published.

Only two attendants and the team delegate may accompany the car to the starting grid.

e) The start will be a simultaneous standing start and the following procedure will be applied :

The cars will line up in the pit lane, in a single line according to start positions.

5 minutes before the anticipated starting time, the cars will go out on one warm up lap. On this lap overtaking is allowed. On returning to the dummy grid, engines will be stopped.

1. The approach of the start will be announced by display of signals at 3 minutes, 1 minute, 30 seconds and 10 seconds. These signals will be accompanied by an audible warning.

2. a) Three minutes before the start, all persons other than drivers and officials and the 3 members of the team will leave the cars, clear the dummy grid area and leave the track.

b) One minute before the start, engines are to be started by means of the self starter by the driver seated in his car, with the aid of an auxiliary power source if necessary.

The three members of the team will then have to leave the track.

A green flag will be shown at the front of the dummy grid to indicate that the cars shall start to move on to the actual starting grid, positioned (situation of grid). When covering this distance, the cars shall remain in dummy grid formation and the pole position starter will act as master car.

c) When arriving at the actual starting line the cars shall stop in their respective correct positions and leave the engines running. The minimum distance between the foremost points of two cars on consecutive rows on the grid will be 12 metres.

d) The actual start will take place at the moment the Clerk of the Course gives the starting signal (signal to be specified in the Supp. Regs). Should this be a flag, it will be held aloft just the minimum time required by the starter to ascertain that all cars are stationary. All competing cars in view of the starter when giving the signal to start will be considered as having come under starter's orders.

e) Judges will be appointed to determine false starts, or incorrect positions during the passage from the dummy grid to the actual starting grid.

Penalty for each will be as specified by the International Sporting Code, for false starts (Art. 94).

Any driver in position on the grid, but unable to start shall indicate this by raising an arm.

If a car cannot be started on the dummy grid, the car shall be pushed to the pits after the other cars have left the dummy grid. At the pits, the mechanics may try to effect the necessary repairs and if they are successful, thus allowing the driver to start the engine by means of the self-starter with the aid of an auxiliary power source if necessary, the driver may take part in the race but not until all cars have completed the first lap.

If a car stalls on the actual starting grid, and the driver cannot restart, the car in question will be pushed clear of the track by the attending officials and exceptionally by the mechanics after the other cars have left the start line. It may rejoin the race in the same conditions as hereabove.

ART. 12 - FINISH

The finish will be controlled over a line facing the time-keepers' post.

The end of the race signal will be given as soon as the first car has covered the distance prescribed under Art. 3. Should two hours elapse before the scheduled race distance is completed, the leader will be shown the chequered flag at the end of the lap in which the period of two hours shall end.

The car will go on for another lap before going to the closed park, as prescribed under Art. 9 g).

Should the end of race signal be inadvertently displayed at the wrong time, the race will nevertheless be deemed to end at this time.

ART. 13 - STOPPING AN EVENT COUNTING FOR A CHAMPIONSHIP, TROPHY OR CUP IN A CASE OF FORCE MAJEURE

In a case of force majeure, the decision to stop an event may only be taken by the Sporting Stewards present at the meeting and by a majority.

The following cases should be noted :

- up to 30% of the total distance of the race has been covered : the event shall be run on the same day or later on, unless the organisers choose to abandon the race altogether. The new date must be fixed in compliance with the usual procedure for late entry.
- 30 to 60% of the total distance has been covered : the race may be resumed on the same day, and the final classification will then be based on the addition of the times recorded.

.../...

Should it be impossible to resume the race on the same day, the event will be considered as finished and will lead to a granting of 50% of the normal scale of points.

- More than 60% of the total distance of the race has been covered : the race will be considered as finished.

The signalling procedure used to stop a race in such a case must be clearly indicated in the supplementary regulations of the event and should be as follows :

- Should the end of the race signal inadvertently or otherwise be displayed before the leading car completes the scheduled number of laps - or before the prescribed time has been completed - the race will nevertheless be deemed to end at the moment the signal is given. Should the end of the race signal be inadvertently delayed, the final classification will be established according to the positions considered at a moment of time or distance provided for in the supplementary regulations.
- Should it be necessary to stop the race in an emergency for safety reasons, this should be done by displaying the Red Flag at the Start/Finish line. This indicates that cars should immediately stop and pull to the side of the circuit.
- Should it be necessary to stop the race for any other reason, this should be done by simultaneous displaying the black flag and the black panel marked with a white "X" of the same dimension as the panel. Competitors should continue to the pits at reduced speed.
- Competitors may be warned that the race is being stopped as in (b) or (c) by the simultaneous display of crossed yellow and oil flags at all posts.
- If a race has to be stopped after 60% of its duration, it will be considered to have finished, and the finishing order shall be that on the lap preceding the flag.
- In the case when circumstances allow to give a new start, there shall be at least 20 minutes interval between the stopping of the race and the re-start. All runners at the time of stopping will be allowed to take the re-start, even should they be in the pits, as long as they had not been retired.
- When the chequered flag is displayed, it should be to the leader. If the chequered flag is undoubtedly displayed to an entrant other than the leader, it will be considered a delayed finish as set out in paragraph a) and therefore the race will be classified as if the chequered flag had been given to the leader.

ART. 14 - CLASSIFICATION

- The car classified first will be the car having covered the prescribed distance in the shortest time.

All cars will be classified according to the number of whole laps and for those having covered the same total number of laps, according to the order in which they have crossed the finish line.

.../...

However, if a car takes more than twice the time of the winner to cover its last lap, this lap will not be taken into consideration in the computing of the total distance covered by the said car.

- b) The cars which have covered less than 90% of the number of laps covered by the winner will not be classified (inferior round figure).
- c) If, due to atmospheric conditions or another case of "force majeure", the race was stopped before its normal end, the procedure will be as prescribed under Art. 13. Also refer to Art. 13 for the procedure in the event of rain.
- d) The official classification will be published at a prescribed place by the Secretariat of the Meeting, after the race. They will be the only valid results, except for the modifications which may be made, afterwards, by the Sporting Stewards in the case of protests and subject to the recognition by the National Sporting Authority.

ART. 15 - PROTESTS AND APPEALS

- a) Protest may only be made in writing and must be handed to one of the Sporting Stewards, or, in their absence, to the Clerk of the Course, together with a fee of 250 Swiss Francs or the equivalent in national currency.

The entrant of the car or his accredited representative alone has the right to protest on his behalf.

The procedure of protests follows the prescriptions of Art. 171/179 of the Code.

- b) The procedure for appeals follows the prescriptions of Art. 180/191 of the Code. The appeal must be accompanied by a fee of (fixed by the N.S.A.).

ART. 16 - PRIZES

- a) For this event, the cash prizes will be as discussed and finalised with the Formula 1 Constructors and Entrants Association (give details).

- b) The event will also lead to the awarding of honour prizes specified hereafter and to be distributed as follows :
.....
.....

- c) The prize giving will be held on

ART. 17 - INSURANCE

- a) All competitors will be insured by the organizers against Third Party Legal Liability (unlimited cover) in terms of

Entrants must sign the required application at the preliminary verification and the insurance token (disc) must be displayed on the car at all times. The insurance covers the car from the time the declaration is signed until midnight after the race.

- b) The organizers wish to emphasize, in the interest of the competitors and their dependents, the disirability of having a personal accident

insurance, if they are not already covered in this respect. The drivers taking part in the event will not be considered as Third Party between themselves.

ART. 18 - OFFICIALS

The officials of the event will be as follows :

- Sporting Stewards (3 minimum)
- 1 representative of the C.S.I.
- NSA Scrutineer
- Clerk of the Course
- Deputy Clerk of the Course
- Deputy Clerk of the Course
- Secretary of the Meeting
- Chief Scrutineer
- Chief Marshal

All correspondence should be sent to :

..... Phone :

..... Telex :

ART. 19 - PUBLICATION OF THE REGULATIONS

These regulations have been made out in English and French. In case of any dispute arising concerning the interpretation, the English/French text shall be considered as authentic (cross out where not applicable).

ART. 20 - SAFETY MEASURES

- a) At all times whilst taking part in practice or the race, drivers shall wear adequate clothes, an approved crash helmet, and goggles (or a vizor) properly placed and fastened.
- b) All cars shall comply with the safety regulations, as laid down by the FIA.

ART. 21 - DECELERATION ZONE

Any driver intending to leave the track, or to enter the pits, or paddock area, shall signal his intention in good time and make sure that it is safe to do so.

ART. 22 - PITS

- a) Refuelling and change of wheels is permitted only at the pits.
- b) During a pitstop, the engine must be stopped if it is for refuelling.

- c) If a driver stops past his pit, the car may only be pushed back to the pit.
- d) The return to the track will be under the direction of the Official in charge.

ART. 23 - PIT ATTENDANTS

- a) Only one person, nominated by the entrant for the purpose of transmitting signals to the driver and who, nevertheless, shall remain at a place approved by the Clerk of the Course, shall normally stand behind the protection barrier limiting the track and the pit area, or at any other place indicated by the Clerk of the Course.
- b) When a car stops at the pits, not more than 6 persons in addition to the driver, may be on the pit area to attend the car.
A tyre technician present in an advisory capacity, will not be considered as one of the attendants working on the car, nor will the fire attendant specified under Art. 24 hereafter.
- c) All parts and material used by the team (driver and attendants) shall be placed exclusively in the pit, from which the driver and/or his assistants will take them. After each stop of the car the pit assistants must clear the ground of all equipment which may be lying there.

ART. 24 - REPLENISHMENTS

- a) If any fuel is stored in a pit, the entrant of the car must provide at least two effective fire extinguishers of not less than 5kg minimum capacity, and make sure of their good functioning state.
- b) Any spare fuel stored in the pits must be kept in leak-proof drums or cans, tested at a pressure of at least 3 atmospheres.
- c) During refuelling the driver may remain in the car. Moreover, the entrant shall ensure that throughout refuelling, an employee of the organizers or of the entrant shall stand by the car with a fire-extinguisher ready for use.
- d) Refuelling shall be carried out by only one and the same attendant, appointed by the entrant and with no other function.
- e) Replenishment in oil during the race is prohibited. Oil tank filler must be designed in such a way that the organizers may affix seals properly. Any car the design of which would impede satisfactorily sealing operations, will not be allowed to start.

ART. 25 - STOPPING OF A CAR DURING THE RACE

- a) The race track alone shall be used by the drivers during the race.
- b) Should a driver be compelled to stop his car, either involuntarily or for any other reason, the car shall be moved off the track as soon

as possible so that its presence does not constitute a danger or prevent the normal running of the race.

If the driver himself is not able to move the car out of a potentially dangerous position, it is the duty of the Marshal(s) to help him. In that case, if the driver succeeds in restarting his car and rejoins the race WITHOUT committing any breach of the regulations and WITHOUT gaining any advantage from the preceding movement of the car to a safer position, he WILL NOT BE excluded from the race.

- c) Any repairs carried out on the track may only be made by the driver himself by means of the tools carried aboard the car.
- d) Any replenishment on the track itself is prohibited.
- e) Apart from the driver himself - and in exceptional cases, the competent Officials (see Art. 25 b) and Art. 11, last paragraph) - nobody is allowed to touch a stopped car under penalty of its exclusion from the race.
- f) Pushing a car along the track or pushing it across the finish line is not allowed.
- g) Whenever the car is stopped during the race, whether voluntarily or otherwise, the engine shall be restarted by means of the self-starter. Any breach of this rule shall entail exclusion from the race.

ART. 26 - OVERTAKING

See Appendix H, Chapter 3, Code of Driving Conduct on Circuits.

ART. 27 - SIGNALS

Instructions will be given to the drivers by means of the signals prescribed in Appendix H to the International Sporting Code.

To communicate information to their drivers, entrants must not use flags in any way similar to those mentioned in Appendix H - Chapter 2.

ART. 28 - GENERAL PRESCRIPTIONS

- a) An entrant shall bear the prime responsibility for compliance with all rules and regulations of all persons concerned with his entry.
If any entrant is not present in person at a competition, his nominated driver, or if there is more than one driver, the first nominated driver, shall be deemed to be his representative and shall bear all responsibilities and duties of the entrant.
- b) Any misdemeanour of a driver whilst acting as an agent, shall not absolve the entrant from responsibility, and both entrant and driver shall be liable to penalty.

.../...

as possible so that its presence does not constitute a danger or prevent the normal running of the race.

If the driver himself is not able to move the car out of a potentially dangerous position, it is the duty of the Marshal(s) to help him. In that case, if the driver succeeds in restarting his car and rejoins the race WITHOUT committing any breach of the regulations and WITHOUT gaining any advantage from the preceding movement of the car to a safer position, he WILL NOT BE excluded from the race.

- c) Any repairs carried out on the track may only be made by the driver himself by means of the tools carried aboard the car.
- d) Any replenishment on the track itself is prohibited.
- e) Apart from the driver himself - and in exceptional cases, the competent Officials (see Art. 25 b) and Art. 11, last paragraph) - nobody is allowed to touch a stopped car under penalty of its exclusion from the race.
- f) Pushing a car along the track or pushing it across the finish line is not allowed.
- g) Whenever the car is stopped during the race, whether voluntarily or otherwise, the engine shall be restarted by means of the self-starter. Any breach of this rule shall entail exclusion from the race.

ART. 26 - OVERTAKING

See Appendix H, Chapter 3, Code of Driving Conduct on Circuits.

ART. 27 - SIGNALS

Instructions will be given to the drivers by means of the signals prescribed in Appendix H to the International Sporting Code.

To communicate information to their drivers, entrants must not use flags in any way similar to those mentioned in Appendix H - Chapter 2.

ART. 28 - GENERAL PRESCRIPTIONS

- a) An entrant shall bear the prime responsibility for compliance with all rules and regulations of all persons concerned with his entry.
If any entrant is not present in person at a competition, his nominated driver, or if there is more than one driver, the first nominated driver, shall be deemed to be his representative and shall bear all responsibilities and duties of the entrant.
- b) Any misdemeanour of a driver whilst acting as an agent, shall not absolve the entrant from responsibility, and both entrant and driver shall be liable to penalty.

.../...

- c) During a competition, a driver who is not acting as an agent or any other person attending a competing car, shall not be absolved from his own responsibility because of the responsibility assumed by the entrant or his agent.
- d) To accept a badge or a pass issued to an entrant, will be deemed to identify the person concerned with the entry and to imply his observance of the regulations. The distribution of passes is exclusively the right of the organizers.
- e) Entrants, drivers and attendants must at all times display the means of identification provided for them by the organizers. Each driver and each entrant will be delivered an individual pass plus a pass admitting a private vehicle to the paddock.

Passes can only be used by adults.

In the interest of safety, children cannot be admitted to the pits area.

- f) Checking of licences, certificates and other papers, as well as the distribution of passes and other necessary papers will take place on, at hours, at
- g) Entrants shall make sure that the cars remain in compliance with the conditions of eligibility and safety throughout the competition. The act of presenting a car to technical control shall be deemed as a declaration of its conformity.

All regulations for the race also apply to the practice.

ART. 29 - POWERS OF THE ORGANIZERS

The organizers may :

- a) Distribute the awards at their discretion if, through unforeseen circumstances, the race is stopped before its scheduled completion.
- b) Give additional awards.
- c) Change the order in which the events are run at the meeting with the prior consent of the Sporting Stewards.
- d) Check the conditions of eligibility of a car or of an entrant before, during or after a race, provided the entrant has been notified of this intention, if the verification takes place after the race within half an hour after the publication of the provisional results.
- e) Request that a car be dismantled by the entrant in order to ascertain that the conditions of eligibility or conformity are fulfilled as and when directed.
- f) Request an entrant to supply such components and/or samples, as may be specified.
- g) Request the entrant to refund all expenses arising from the exercise of the above rights.

- h) Issue instructions - by means of Appendices to the present regulations or by special circulars - to the entrants, to notify them of all modifications or additions they consider advisable, but which must follow the prescriptions of Art. 66 of the Sporting Code as regards modifications made after the closing of entries. These Appendices or circulars shall have the same force as the present supplementary regulations.
- i) Permit a reserve driver to take part in the race even if a place has not been left open by the defection of a driver already engaged, without however exceeding the maximum number of cars admitted at the start (Art. 4 b).
- j) Request the entrant and driver to attend the Prize-Giving.
- k) Reject any claim for refunding of expenses incurred by the application of the above prescriptions.
- l) If the Clerk of the Course, or the chief medical officer of the event judges it necessary, a driver may be required to submit to a medical examination by a doctor approved by the N.S.A. of the country, at any time during the meeting, or at the end of it.

For all cases not provided for in these Regulations, the decision will be made by the Sporting Stewards.

ART. 30 - PENALTIES - EXCLUSION FROM THE RACE

Any decision concerning a time penalty or the exclusion from the race of drivers of cars, taken by the Sporting Stewards, will be notified to the entrant concerned by the Clerk of the Course :

- a) In the case of time penalty or exclusion, in writing to the entrant's pits and to the Pit Marshal concerned.
- b) In the case of an exclusion, the driver of the car, subject to this decision will also be notified by signals. To that effect, the black flag - bearing the entrant's racing number - shall be displayed when the car passes the starting line, by the Clerk of the Course.
- c) The entrant or his representative will also be expected to present his own "STOP" signal to his driver. Should the driver then fail to stop, further penalties may be imposed.

Mentioning a specific penalty in these Supplementary Regulations shall not prevent the imposition of further penalties as may be deemed appropriate.

ART. 31 - APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS

Should any dispute arise in connection with the interpretation of these Supplementary Regulations or instructions to be issued before the race, the decision of the Sporting Stewards shall be final and binding, except in so far as they might be contrary to the International Sporting Code or if the FIA should decide otherwise.

ART. 32 - JURISDICTION

Breach of the regulations and failure to observe the instructions given by an Official, will entail the imposition of one of the penalties provided for under Chapter XI of the Code.

The Code will be held responsible for the payment of the fines. The fines and penalties mentioned in these Regulations are not in substitution of, but in addition to the penalties provided for, in the International Sporting Code.

ART. 33 - DEFINITION OF A MAKE

By make should be understood the publicly announced name of the manufacturing body under which a certain model is known. For example: LOLA, FORD, TYRRELL, FERRARI, BRM.

Any case not foreseen by this rule will be the subject of a separate decision of the C.S.I.

In the case of Formula racing cars, an "automobile make" is meant to be a combination of chassis plus engine. When the chassis manufacturer fits an engine of another make, the car shall be considered as "hybrid" and the name of the engine manufacturer shall be associated with that of the chassis manufacturer.

Should a hybrid car win a Championship title or Cup this would be granted to the manufacturer of the chassis.

ART. 34 - EX-AEQUO

The prizes and points granted for the placing of drivers who are ex-aequo will be divided.

ART. 35 - RACING NUMBERS

Each car will be identified by a racing number painted or stuck on before the preliminary verification on both sides and at the front of the car, in such a way as to ensure its durability and legibility. The C.S.I. may at the beginning of the year, establish a list of fixed numbers, and the entrants shall under no condition exchange afterwards numbers between entered cars.

The figures shall measure at least 30 cm in height and at least 4 cm thick, and be painted to be clearly visible.

ART. 36 - ACCEPTANCE OF ENTRIES

For the year 1976, at official practices, a number of cars will be allowed equal to the number set by the C.S.I. formula + 5 cars, however with a maximum number of cars set at 32.

Furthermore, the 26 fastest cars during the practice will be admitted at the start.

This decision does not apply to the Nürburgring, Long Beach, Jarama and Monaco circuits.

The organizer will be bound to accept entries in the following order :

1. The World Champion drivers of the preceding years when they are still in activity.
2. The teams classed up to the 10th place in the F 1 Constructors' Cup the previous year (2 entries will be accepted per team for teams which participated with more than one car).
3. In the course of the year, drivers who are not concerned in the two preceding paragraphs, but who marked points during the current year.
4. Three cars, at the organizer's choice, provided their drivers are acceptable in keeping with the C.S.I. Specifications.
5. Other C.S.I. approved drivers, after consulting their National Sporting Authorities.

ART. 34 - EX-REGNO

The prizes and points granted for the placing of drivers who are ex-regno will be divided.

ART. 32 - RACING NUMBERS

Each car will be identified by a racing number painted or stuck on before the preliminary verification on both sides and at the front of the car, in such a way as to ensure its durability and legibility. The C.S.I. may at the beginning of the year, establish a list of fixed numbers, and the entrants shall under no condition exchange afterwards numbers between entered cars.

The figures shall measure at least 30 cm in height and at least 4 cm thick, and be painted to be clearly visible.

ART. 36 - ACCEPTANCE OF ENTRIES

For the year 1976, at official practices, a number of cars will be allowed equal to the number set by the C.S.I. formula + 5 cars, however with a maximum number of cars set at 32.

Furthermore, the 20 fastest cars during the practice will be admitted at the start.

CIRCUITS & SAFETY REGULATIONS

HOMOLOGATION OF FIRE RESISTANT CLOTHING

Since publication of the standard test, FIA-1975, in Bulletin N° 92, the following results have been recorded for clothing submitted by manufacturers for testing to the CSAI, Milano.:

HOMOLOGATION NUMBER C.S.A.I.-FIA 4 a

Overall make : Hinchman - Material : 50% Kynol / 50% Nomex.
Overall with double layer ; each layer weighing 190 gr/m2.

HOMOLOGATION NUMBER C.S.A.I.-F.I.A. 4 b

Underclothing make : Medalist Allen ; Material : Nomex
Underclothing with double layer ; each layer weighing 205 gr/m2.

- Subject's resistance time in the dry test : 30.8 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 28 sec.
- Mechanical resistance ("after the tests, the sleeve must be bent through 180°, at the same spot, in two opposite directions, five times without cracking") : satisfactory.
- Addresses : J.B. HINCHMANN, 607 Russell Avenue, Indianapolis, Ind. 46225, U.S.A.
MEDALIST Allen A., 803 N. Downin Street, Piqua, Ohio, 45356, U.S.A.

HOMOLOGATION NUMBER C.S.A.I.-F.I.A. 6 ab

Overall make : Maxessoires ; Material : Nomex
Overall with double layer ; cutting padding between the layers ; no underclothing ; weight : 480 gr/m2.

- Subject's resistance time in the dry test : 21 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 23.5 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.
- Address : Mr. Max ERNST, Maxessoires, Waffenplatzstr. 53 CH-8002 Zurich.

HOMOLOGATION NUMBER C.S.A.I.-F.I.A. 2 a

Overall make : Linea Sport ; Material : F.P.T.
Overall with double layer ; each layer weighing 300 gr/m2.

.../...

HOMOLOGATION NUMBER C.S.A.I.-F.I.A. 2 b

Underclothing make : Linea Sport ; Material : F.P.T.
single layer ; weight : 420 gr/m².

- Subject's resistance time in the dry test : 24.5 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 21 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.
- Address : LINEA SPORT, Piazzale De Agostino 3, Milano.

HOMOLOGATION NUMBER C.S.A.I.-F.I.A. 2 a

Overall make : Maxessoras ; Material : Nomex
Overall with double layer ; cutting padding between the layers ; no
underclothing ; weight : 480 gr/m².

- Subject's resistance time in the dry test : 21 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 23.5 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

Address : Mr. Max ERNST, Maxessoras, Wallenplatzstr. 53
CH-8002 Zurich.

HOMOLOGATION NUMBER C.S.A.I.-F.I.A. 2 a

Overall make : Linea Sport ; Material : F.P.T.
Overall with double layer ; each layer weighing 300 gr/m².

TECHNICAL INFORMATION

FORMULA 1

- PROTECTION STRUCTURE FOR THE PEDALS -

As from 1st January, 1977, there will be in front of the pedals, a structure capable to withstand a 25g deceleration without causing the pedals to move rearwards more than 150 mm (car with full tanks and driver aboard).

FORMULA 2 - FORMULA 3

SUMMARY OF THE MID-TERM AND LONG-TERM MEASURES CONCERNING INTERNATIONAL FORMULAE 2 and 3

FORMULA 2

FORMULA 3

AS FROM 1/1/1977

- Front overhang 100 cm
(measured from the axle of the front wheel hub)
- Rear overhang 80 cm
(measured from the axle of the rear wheel hub)
- Overall maximum width : 200 cm
- Bodywork height :
No part of the coachwork, with the exception of the safety roll bar, shall exceed in height a horizontal plane, 80 cm above the lowest point of the entirely sprung structure of the car. The highest point of the air box orifice will be included in that height. The total height of the air box may exceed that dimension by 5 cm.
- 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).
- Safety roll-bars :
(Total freedom of conception regarding the roll-bars, within the limits foreseen by Appendix J. Forward facing stays are allowed, even if the minimum cockpit opening dimensions are not respected).

- Front overhang 100 cm
(measured from the axle of the front wheel hub)
- Rear overhang 80 cm
(measured from the axle of the rear wheel hub)
- Overall maximum width : 185 cm
- Bodywork height :
Same Regulations as in Formula 2
- Exhaust pipes :
Same Regulations as in Formula 2
- Safety roll-bars :
Same Regulations as in Formula 2

- Wheels and tyres
(overall maximum width of the complete wheel : 16").

Compulsory diameter for the rear wheels : 13".

- Wheels and tyres
Status-quo in relation to the existing regulations as regards the width of rims and the tyre tread-width.
Compulsory diameter for the rear wheels : 13".

AS FROM 1/1/1978

Substantial structures near the dashboard

A roll-bar should be mounted near the dashboard. It will consist of a tube with a minimum diameter of 35 mm. and minimum thickness of 2 mm, conforming with the SAE 4130 or SAE 4125 specifications, or in a substantial structure capable of withstanding the loads provided for in Article 253 e) a) so that an imaginary straight line drawn from the top of the roll-bar to the upper part of this structure passes over the driver's helmet.

Oil pipes and radiators

The oil pipes should meet the prescriptions already provided for in Article 274 or conform with the prescriptions retained for the fuel pipes. The oil containers placed outside the main structure should be surrounded with 10 mm thick crushable structure.

Structure of protection for the pedals

There will be in front of the pedals a structure capable to withstand a 25 g deceleration without causing the pedals to move backwards by more than 150 mm (car with full tanks and driver aboard).

Substantial structures near the dashboard

Same Regulations as in Formula 2

Oil pipes and radiators

Same Regulations as in Formula 2

Structure of protection for the pedals

Same Regulations as in Formula 2

As a new method for the measurement of the overall height of the bodywork is under study for Formula 1 Cars, the C.S.I. reserves its right to alter the paragraph concerning the method for the measurement of the bodywork height in F 2 and F 3 as from 1/1/1977.

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS 1976/3
ADDITIONAL RECOGNITION LIST

VALIDABLES à PARTIR DU : 1/4/1976
VALID as FROM

(D) ALLEMAGNE Féd.

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

AUDI/NSU	5559	80 GT/GTE	10/6V	- Radiateur d'huile
			11/7V	- Réservoir carburant (Gr.2 seult)
B M W	5620	320	3/3V	- Modèle 320 i
			4/4V	- Réservoir carburant
	5463	30 CS	8/4E	- Errata (rapports BV)
	5258	2002	40/30V	- Réservoir carburant
	1648	30 CSL	19/16V	- Réservoir carburant
			20/4E	- Errata (Rapports BV)
			21/17V	- Rapports BV
OPEL	5612	Ascona B 1900	1/1V	- Arbre à cames
	5624	Kadett C GTE	6/6V	- Arceau de sécurité
PORSCHE	3053	Carrera RS	17/13V	- Siège baquet
	3060	911	2/1V	- Siège baquet
	3061	911 S	2/1V	- Siège baquet
			3/2E	- Modèle 76
	3062	911 SC	1/1V	- Siège baquet
			2/1E	- Modèle 76
VOLKS- WAGEN	5575	Scirocco	7/4E	- Boîte de vitesses
			3/2E	- Démarreur
			8/4V	- Réservoir
				- Suspension AV
				- Suspension AR
				- Chauffage (Gr. 2 seult)
			9/5V	- Vitre AR -
				- Carburateur
				- Moteur
				- Rapports BV
				- Freins AR
				- Renfort AV

VOLKS-	5584	Golf	11/3E	- Boîte de vitesses
WAGEN				- Démarreur
			12/9V	- Réservoir
				- Suspension AV
				- Suspension AR
				- Chauffage (Gr. 2 seult)
			13/10V	- Vitre AR - Carburateur
				- Moteur - Rapports BV -
				- Freins AR -
				- Rapports différentiel
	5601	Polo	2/1V	- Freins AV (Gr. 2 seult)
			3/2V	- Jantes acier - jantes alu
				- Protection inférieure

(I) ITALIE

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

FERRARI	3073	Dino 308 GT4 (2926)	GRUPE 3
FIAT	647	Abarth 131 Rally (1995)	GRUPE 4

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

ALFA	5619	Alfetta 1.6	1/1V	- Roues - Moteur dépollué
ROMEO	5622	Alfetta GT Am	2/2V	- Renforts suspension AV
				- Renfort essieu AR -
				- Freins (Gr. 2 seult)
			3/1E	- Errata
			4/2E	- Errata (roues)
	5480	GT Junior 1.6	3/2V	- Freins
				- Rapports pont AR
				(Gr. 2 seult)
FIAT	5414	127	5/3E	- Moteur
			6/3V	- Carburateur
	5607	131 Mirafiori 1300	4/1E	- Carburateur - Pont AR
			5/4V	- Carburateur
	5608	131 Mirafiori 1600	5/4V	- Carburateur
	5481	132 S	3/2E	- Carrosserie - Intérieur -
				- Moteur - Rapports BV -
				- Pont autobloquant
	5482	132	5/3V	- Modèle GLS 1600
			6/3E	- Carrosserie - Moteur -
				- Intérieur - Rapports BV -
				- Différentiel
	647	Abarth 131 Rally	1/1V	- Arceau - Moyeux - Direction -
				- Suspension - Freins AV -
				- Freins AR - Carter huile -
				- Circuit huile

LANCIA	3064	Beta Coupe 1800	9/1E	- Errata
	640	Stratos HF	6/4V	- Embrayage

(GB) GRANDE BRETAGNE

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

ASTON MARTIN LAGONDA

646	Aston Martin V8	(5340 cc)	GRUPE 4
-----	-----------------	-----------	---------

JAGUAR	1671	X J 12 C	(5343)	GRUPE 2
--------	------	----------	--------	---------

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

ASTON MARTIN LAGONDA

646	Aston Martin V8	1/1V	- Freins AV - Freins AR - - Suspension AV HD - - Suspension AR - Renfort différentiel - Tableau de bord - Réservoir - - Pare brise - Mécanisme vitres - Freins
-----	-----------------	------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

BLMC	5405	Mini 1275 GT	8/4E	- Errata
	5422	Marina 1.8	9/5V	- Moteur

5539	Allegro 1300	4/1E	- Carrosserie - Intérieur
------	--------------	------	---------------------------

1671	Jaguar XJ 12 C	1/1V	- Renforts Suspension AV - Renforts suspension AR - Freins AV - Freins AR - - Réservoir - Tableau de bord - Rappports de pont
------	----------------	------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

FORD	5566	Escort RS 2000	15/10V	- Rapport direction - Réservoir - Carter - Ventilateur - Renfort suspension AV - Siège pilote - Suspension - Axe AR - Rappports Axe AR - Pont autobloquant - Vitres - Sièges
------	------	----------------	--------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

16/6E	- Echappement - Freins AR - Roues
-------	--------------------------------------

5336	Capri 3 L	30/18V	- Radiateur huile
------	-----------	--------	-------------------

31/19V	- Siège
--------	---------

32/13E	- Roue
--------	--------

33/14E	- Errata
--------	----------

34/20V	- Capri S
--------	-----------

6/6V	- Siège
------	---------

FORD 5586 Escort 1600 7/7V - Roue
 8/8V - Modèle Mexico
 1605 Escort 1600 RS 24/6E - Errata
 25/19V - Axe AR - Vitres -
 - Rapport Pont AR
 26/20V - Freins AR

VAUXHALL 5565 Firenze Magnum 11/8V - Alternateur -
 - Pompe à essence -
 - Siège pilote - Roue

(E) ESPAGNE

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

CHRYSLER BARREIROS
 5400 Simca 1200 11/6V - Rapports BV
 12/7V - Renforts Suspension AR
 (Gr. 2 seult)
 13/6E - Moteur
 1613 Simca 1000 GT 3/3V - Suspension renforcée
 (Gr. 2 seult)
 4/1E - Carrosserie
 5/4V - Rapports B.V.
 6/2E - Moteur 1294 cm3.
 1670 180 2/2V - Freins AV
 3/3V - Rapports de Boite de V.

CITROEN HISPANIA
 5595 GS/GX 1/1V - Siège
 2/2V - Rapports B.V.
 3/3V - Rapports B.V. (Gr.2 seult)

(CS) TECHCOSLOVAQUIE

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

SKODA 1672 110 L (1144 cc) GROUPE 2
 1673 110 R (1144 cc) GROUPE 2

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

SKODA 1672 110 L 1/1V - Freins AV

(F) FRANCE

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS

CITROEN 5490 GS/GB 4/2V - Dimensions - Filtres à
 air - Renforts caisse -
 - Renforts suspension AR
 - Renforts suspension AV
 - Renforts AR (Gr. 2 seult)

CITROEN	5592	CX 2000	1/1V	- Dimensions - Ventilateur - Suspension AR - Support moteur/boîte - Radiateur - - Filtre à air - Suspension AR - Renforts caisse - - Suspension AV - Berceau AV - - Renforts AR (Gr. 2 seult)
	5593	GS X	1/1V	- Dimensions - Filtre à air - Renforts caisse - Renforts suspension AR - Renforts suspension AV - Renforts AR (Gr. 2 seult)
	5597	GS X 2	1/1V	- Dimensions - Filtre à air - Renforts caisse - Renforts suspension AR - Renforts suspension AV - Renforts AR (Gr. 2 seult)
	5598	CX 2200	1/1V	- Dimensions - Ventilateur - - Suspension AR - Supports Moteur/boîte - Radiateur - - Filtre à air - Suspension AR - Renforts caisse - - Suspension AV - Berceau AV - - Renforts AR (Gr. 2 seult)
PEUGEOT	3069	504 C V6	1/1V	- Réservoir Sécurité (Gr. 4 seult)
			2/2V	- Direction - Suspension AV - - Rappports BV - Rappports Pont AR (Gr. 4 seult)
			3/3V	- Tableau de bord
			4/4V	- Arceau
	5260	504 Berline	15/7V	- Sièges - Réservoir (Gr. 2 seult)
			16/8V	- Rappports BV - Rappports Pont AR (Gr. 2 seult)
	5280	504 inject.	22/13V	- Sièges - Réservoir (Gr. 2 seult)
			23/14V	- Rappports BV - Rappports Pont AR (Gr. 2 seult)
RENAULT	1633	R 12 G	12/11V	- Direction

(J) JAPON

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

TOYOTA	5628	Carina 1600 TA 14	(1589)	GRUPE 1
	5629	Celica 1600 TA 23	(1589)	GRUPE 1

(J) suite EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

FUJI	5453	A 22	6/6V	- Carrosserie - Moteur (1595 cc) - Rapports BV - Dimensions - Sièges - Roues
TOYOTA	5417	Carina TA 10 K	15/7E	-;Carrosserie
	5602	Corolla 1200 KE 30	2/2V	- Jantes
			3/3V	- Moteur
	5629	Celica 1600 TA 23	1/1V	- Moteur
			2/2V	- Carrosserie

(L) JAPON EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

TOYOTA	5628	Carina 1600 TA 10	1/1V	- Dimensions - Moteur - Rapports BV - Sièges - Roues
TOYOTA	5629	Celica 1600 TA 23	1/1V	- Moteur - Rapports BV - Dimensions - Sièges - Roues

(F) FRANCE

CITROEN 5495

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1976

CIRCULAIRE N° 6

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

EPREUVES DE VITESSES SUR CIRCUIT

Date	Pays	Cat.		Nouvelle date
28 Mars	P	I+	Grand Prix de l'Estoril (F2) (Championnat d'Europe des Conducteurs de F2)	7/8 AOÛT
3/4 Avril	MAL	I	Malaysia Grand Prix	Nelle date : 24/25 AVRIL
24/25 Avril	D	I	Sylt (TS1,T2,GTS3,GT4,F3,F/V,F/SV)	Nelle inscr./New entry. Org. Sylter AC e.V. im ADAC. 2280 Westerland/Sylt Stettiner str. 9 C. tel. 04651/22 714 - 22 443
8/9 Mai	D	I	Aerodrome Kassel - Calden (2S6)	Nelle inscr./New entry : Org. ADAC-Hessen e.V. Schumannstr. 4-6. D 6000 Frankfurt/M. tel. 0611/74 301
18 Juil.	GB	I+	Brands Hatch (F3) (Champ. d'Europe des Conducteurs de F3)	Devient hors-Championnat / becomes non Championship.

31 Juil./ 1er Août	MAL	I	Selangor Grand Prix				Nelle date : 7/8 AOÛT
8 Août	I	I+	Coupe Santamonica-Misano (F2)				Nelle date : 22 AOÛT
22 Août	GB	I+	Silverstone (F2) (Championnat d'Europe des Conducteurs de F2)				Annulé / Cancelled
<u>COURSES DE COTES - OFF ROAD - SLALOMS & DRAGSTERS</u>							
28 Mars	NZ		Rallycross Kaipaki				Nelle inscr./New entry. Org. Hamilton Car Club.
25 Avril	B		Tout Terrain Roc et Boue				Nelle date : 19/20 JUIN
2 Mai	A		Autocross Horn				Nelle inscr./New entry. Org. OeAMTC/ZV Horn
8/9 Mai	CH		Off-Road Citroen 2 CV de Boningen/SO				Nelle inscr./New entry. Org. AC de Suisse. Pl. du Théâtre 13. CH-3001 Berne. tel. 031/22 38 13. telex 32 429
9 Mai	P		Autocross du Portugal (Coupe d'Europe des Conducteurs d'Autocross)				Annulé / Cancelled
23 Mai	NZ		Rallycross Kaipaki				Nelle inscr./New entry. Org. Hamilton Car Club.
27 Mai	F		Course de côte du Pertuis				Devient nationale / becomes national
27 Juin	NZ		Rallycross Kaipaki				Nelle inscr./New entry. (cf. 23/5)
18 Juil.	NZ		Rallycross Kaipaki				" "
25 Juil.	F		Course de côte des Andelys				Annulée / Cancelled
13/14 Nov.	GB		Rallycross Long Marston				Nelle inscr./New entry. Org. Motoclub Mr. O.W. Speigt. 60 Mount Road, Tettenthal Wood. Wolverhampton, Staffs.
<u>R A L L Y E S</u>							
28 /29 Fév.	F		Rallye des Mille Pistes				Nelle date : 10/11 Juillet.
13/14 Mars	MC		Rallye Monte Carlo Junior				Nelle date : 13/14 NOVEMBRE
30 Avril/ 2 Mai	D		Neckar-Mayenne-Rallye (TSl, T2, GT3, GT4)				Nelle inscr./New entry. Org. MSC Aldingen. Gaensfussallee 67. D 7140 Ludwigsburg. tel. 07141/42 341

15/16 Mai F
6/ 9 Oct. I

Ronde Stéphanoise
Rallye Sanremo
(Championnat du Monde des Rallyes)

Annulée / Cancelled
Nelle appellation : Trophée Fiamma-Rallye
Sanremo
