

fédération internationale de l'automobile

N. 122

11 - 1977



bulletin sportif de la commission sportive internationale

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

BULLETIN SPORTIF

N. 122 - Novembre 1977

Table des Matières

	Pages
INFORMATIONS SPORTIVES :	
CHAMPIONNATS 1978	1
- Championnat du Monde des Conducteurs	
- Championnat d'Europe des Voitures de Sport	
- Championnat d'Europe de la Montagne	
- Coupe des Voitures de Grand Tourisme	
- Championnat du Monde et d'Europe des Rallyes	
LICENCE INTERNATIONALE DE PILOTE DE LA FIA	2
VOITURES ANCIENNES	2
ACCORDS FRONTALIERS	2
PENALISATION EN TEMPS D'INCIDENTS MECANIQUES	3
PRECISION APPOURTEE AU BULLETIN SPORTIF N. 119 :	3
- Informations Sportives, dernier paragraphe, page 1	
ACCORDS PUBLICITAIRES EN RALLYES	3
LIAISONS RADIO DANS LES RALLYES	3
CLASSE RESERVEE AUX VOITURES A MOTEUR DIESEL DANS LES RALLYES	3
REGLEMENTS TECHNIQUES :	
REGLEMENT TECHNIQUE FORMULE 1	4 - 11
RECTIFICATIF AU BULLETIN PRECEDENT :	
- Art. 276, Formule 3, Carrosserie	11
REGLEMENTS TECHNIQUES GROUPE 7	12
INFORMATIONS CIRCUITS & SECURITE :	
SOUS - COMMISSION DES CIRCUITS ET DE LA SECURITE	12
REGLEMENT OFF - ROAD :	
TROPHEE D'EUROPE DES RALLYCROSS POUR PILOTES 1978	13
COUPE D'EUROPE POUR CONDUCTEURS D'AUTOCROSS 1978	14
REGLEMENT TECHNIQUE DES VOITURES D'AUTOCROSS	14

HOMOLOGATIONS :

MODALITES D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION :

– Règlement 1978 pour Constructeurs 15 – 21

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES :

– Liste Additionnelle 1977 / 11 43 – 44

RESULTATS PROVISOIRES 1977 :

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES 45

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 46 – 47

RESULTATS DEFINITIFS 1977 :

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F 1 48

COUPE DES CONSTRUCTEURS DE F 1 49

CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES 1977 50

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE F 2 51

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE F 3 52

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 53

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 54

COUPE D'EUROPE DES PILOTES DE VOITURES DE TOURISME 55

COUPE D'EUROPE DES CONDUCTEURS D'AUTOCROSS 56

COUPE D'EUROPE DES RALLYCROSS POUR PILOTES 57

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1977 :

– Circulaire N. 12 feuille rose

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978 en annexe

MOTOR SPORT BULLETIN

N. 1 2 2 — November 1977

C O N T E N T S

	Page
SPORTING INFORMATION :	
1978 CHAMPIONSHIPS	22
— World Championship of Drivers	
— European Sports Car Championship	
— European Hill-Climb Championship	
— Grand Touring Car Cup	
— World and European Rally Championships	
FIA INTERNATIONAL DRIVER'S LICENCE	23
HISTORICAL CARS	23
BORDER AGREEMENTS	23
TIME PENALTIES DUE TO MECHANICAL INCIDENTS	24
CLARIFICATION TO MOTOR SPORT BULLETIN N. 119	24
— Sporting Information, Last Paragraph, Page 9	
ADVERTISING AGREEMENTS IN RALLIES	24
RADIO LIAISON IN RALLIES	24
CLASS RESERVED TO DIESEL ENGINED CARS IN RALLIES	24
TECHNICAL REGULATIONS :	
F 1 TECHNICAL REGULATIONS	25 — 32
TECHNICAL REGULATIONS GROUP 7	33
CIRCUITS & SAFETY INFORMATION :	
SUB-COMMISSION FOR CIRCUITS AND SAFETY	33
OFF - ROAD REGULATIONS :	
1978 EUROPEAN TROPHY FOR RALLYCROSS DRIVERS	34
1978 EUROPEAN CUP FOR AUTOCROSS DRIVERS	35
TECHNICAL REGULATIONS FOR AUTOCROSS CARS	35

HOMOLOGATIONS :

CONDITIONS FOR HOMOLOGATION OF PRODUCTION VEHICLES 36 - 42

- 1978 Regulations for Manufacturers

ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1977/11 43 - 44

1977 PROVISIONAL RESULTS :

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR MAKES 45

EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS 46 - 47

1977 FINAL RESULTS :

WORLD CHAMPIONSHIP FOR F 1 DRIVERS 48

F 1 MANUFACTURERS CUP 49

WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES 50

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR F 2 DRIVERS 51

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR F 3 DRIVERS 52

EUROPEAN HILL - CLIMB CHAMPIONSHIP 53

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS 54

EUROPEAN CUP FOR TOURING CARS DRIVERS 55

EUROPEAN CUP FOR AUTOCROSS DRIVERS 56

EUROPEAN RALLYCROSS CUP FOR DRIVERS 57

1977 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR pink sheet

- Circular N. 12

1978 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR appended

*
*

INFORMATIONS SPORTIVES

CHAMPIONNATS 1978

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS

Engagements aux Epreuves 1978

- Le 2ème paragraphe de l'Article 74 du Code Sportif International est supprimé.
- Le nombre de concurrents admis au départ sera celui fixé par le tableau ci-dessous.
- Le nombre de concurrents admis aux essais officiels sera ce nombre plus 4.
- Un organisateur ne peut pas accepter un engagement de groupe dépassant le nombre de concurrents prévus au départ de la course.
- Au moins 4 concurrents aux essais officiels seront choisis par l'organisateur selon la formule de sélection de son choix.
- La grille de départ sera établie en fonction des temps réalisés aux essais officiels.

Nombre de Concurrents au Départ

ARGENTINE (Buenos Aires)	24
BRESIL (Interlagos)	22
AFRIQUE DU SUD (Kyalami)	26
USA Ouest (Long Beach)	22
ESPAGNE (Jarama)	24
MONACO	20
BELGIQUE (Zolder)	24
SUEDE (Anderstorp)	24
FRANCE (Dijon)	22
(Le Castellet)	26
GDE BRETAGNE (Silverstone, Brands Hatch)	26
ALLEMAGNE (Hockenheim)	24
AUTRICHE (Zeltweg)	26
PAYS-BAS (Zandvoort)	26
ITALIE (Monza)	24
USA Est (Watkins Glen)	26
CANADA (Mosport)	24
JAPON (Fuji)	26

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE SPORT

Art. 2 – Voitures Admises

Voitures du Groupe 6-1978 et 5-1975 (à condition que ces dernières satisfassent à l'Art. 272 a) et 272 c) de l'An-

nexe J) avec deux divisions : jusqu'à deux litres – de deux à trois litres.

Art. 4 – Classement et récompenses

Le total des points obtenus pour l'ensemble de l'année sera établi, pour chaque pilote, par division pour le Championnat des Voitures de Sport, en conformité avec les Articles 9, 10 b, 11 et 15 des Prescriptions Générales.

Le pilote ayant obtenu le meilleur total de points au classement général dans l'une ou l'autre division sera déclaré Champion.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE

L'Art. 4 du Règlement Particulier du Championnat est modifié comme suit :

Pour le classement général, ne seront pris en considération que les conducteurs ayant obtenu 120% du temps réalisé par le Vainqueur de leur groupe.

COUPE DES VOITURES DE GRAND TOURISME

En remplacement du Championnat d'Europe des Voitures de Grand Tourisme sera organisée en 1978 une coupe des Voitures de Grand Tourisme, réservée aux conducteurs.

Les voitures admises à y participer seront les voitures du Groupe 4 de l'Annexe J 1978.

Les épreuves comptant pour cette Coupe seront toutes les épreuves retenues pour le Championnat du Monde des Marques, ainsi que les 24 Heures du Mans.

CHAMPIONNATS DU MONDE ET D'EUROPE DES RALLYES

La CSI annonce qu'une liberté totale sera laissée aux organisateurs pour la saison 1978 en matière de parcours secrets. Ceux-ci auront donc la liberté pour la prochaine saison de choisir la formule de reconnaissance de leur choix, parcours secrets, etc... compatible avec la législation en vigueur dans le/les pays où se déroule l'épreuve.

LICENCE INTERNATIONALE DE PILOTE DE LA FIA

Comme suite au règlement publié dans le Bulletin N. 118 (Juillet 1977), les modifications suivantes sont apportées aux grades de licences à compter du 1er Janvier 1978, en tenant compte de l'évolution des différentes catégories de courses dans le courant de la saison 1977.

- A. Formule 1 et Championnat USAC.
- B. Formule 2, Formule 3, Can-Am, Formule 5000, les Groupes 5 et 6 de 3 litres et au-dessus.
- C. Toutes les autres voitures.

On ne peut pas passer du grade B au grade A sauf sur la base de résultats obtenus dans les épreuves libres internationales de Formule 2, Formule 3 ou de la série Can-Am.

Le pilote devra se classer parmi les 5 premiers dans au moins 5 épreuves de Formule 2, dans les 12 mois précédant sa demande, ou dans au moins 10 épreuves de Formule 3 ou de Can-Am, dans les 24 mois précédant sa demande.

Toutes les autres règles restent inchangées ; toutefois, pour passer du grade B au grade A, les épreuves ne doivent pas obligatoirement compter pour un Championnat.

VOITURES ANCIENNES

COUPE D'EUROPE DES VOITURES HISTORIQUES 1978 (voir Bulletin N. 121)

L'Article 2 C, «Classes», tel qu'il est publié, contient quelques erreurs et devrait être lu comme suit :

- Classe 1 : Voitures de type GP à compresseur, 1931-1933, au-dessus de 2 l.
- Classe 2 : Monoplaces de type GP, 1934-1940.
- Classe 3 : « » 1947-1951, 1,5 l. à compresseur, 4,5 l. sans compresseur.
- Classe 4 : « » 1952-1953, 2 l. (et 2,5 l. type GP d'Argentine 1953).
- Classe 5 : « » 1954-1960, 2,5 l., excepté moteurs centraux.
- Classe 6 : Voitures de course biplaces, 1950-1953, au-dessus de 2 l.
- Classe 7 : « » 1954-1957, au-dessus de 2 l. et jusqu'à 3 l.
- Classe 8 : « » 1954-1957, au-dessus de 3 l.
- Classe 9 : « » 1958-1960, au-dessus de 2 l. et jusqu'à 3 l.
- Classe 10 : « » 1958-1960, au-dessus de 3 l.

Article 3 : Afin de compter pour le classement de la Coupe, une course doit comporter des partants dans au moins 4 des 10 classes, et non dans 6, tel qu'il était précisé dans la version française du Bulletin 121.

En ce qui concerne l'Article 4, Classement et Prix, la première méthode à employer pour départager les ex-aequo au classement final de la Coupe sera de prendre en considération les 5^è meilleurs résultats des pilotes (résultats obtenus dans d'autres pays que les 4 résultats de base). Par la suite, l'article 15 a) des Prescriptions Générales de la FIA sera appliqué.

ACCORDS FRONTALIERS

Tous les accords frontaliers existants seront annulés à partir du 31 Décembre 1977. Les Autorités Sportives Nationales souhaitant conclure de tels accords à partir du 1er Janvier 1978 sont invitées à présenter au plus tôt une demande détaillée au Secrétariat de la CSI.

PENALISATION EN TEMPS D'INCIDENTS MECANIQUES

Dans les pays où la législation impose de pénaliser des incidents mécaniques au cours d'un rallye, les pénalisations suivantes seront infligées :

- Absence de rétroviseur 200 secondes
- Non fonctionnement du mécanisme des essuie-glaces 200 secondes
- Non fonctionnement des clignotants . . . 200 secondes
- Perte ou inefficacité du silencieux ou de l'avertisseur 200 secondes
- Non fonctionnement de la mise en marche automatique du moteur 200 secondes
- Dans le cas où une ou plusieurs lampes des appareils réglementaires (2 lanternes avant, 2 lanternes arrière, 2 phares code, 2 phares route, 1 stop, les clignotants) ne fonctionneraient pas, il appartiendra

au concurrent de remplacer les ampoules défectueuses ou les fusibles afférents avec les moyens du bord, sous la surveillance des Commissaires).

En cas d'insuccès, par lampe ne fonctionnant pas 200 secondes

Ces pénalisations seront comptabilisées lors de la première vérification technique, mais ne seront pas décomptées à nouveau lors des vérifications suivantes.

Il est toutefois précisé que les concurrents devront disposer de 15 minutes pour mettre leur voiture en conformité avec la réglementation de police en vigueur portant sur les points donnés ci-dessus. Dans le cas où il sera constaté l'impossibilité d'alimenter l'ensemble des foyers réglementaires, la pénalisation sera la mise hors course.

PRECISION APPOURTEE AU BULLETIN SPORTIF N. 119 INFORMATIONS SPORTIVES, DERNIER PARAGRAPHE, PAGE 1

« Il est rappelé qu'en aucun cas un organisateur ne peut pénaliser autrement que financièrement un concurrent dont la voiture d'assistance aurait commis une **infraction aux règles de la circulation.** »

ACCORDS PUBLICITAIRES EN RALLYES

Nouvelle rédaction du paragraphe 9 «*Publicité*» des «*Conditions d'organisation communes aux Epreuves des Championnats du Monde et d'Europe des Rallyes*», page 46, section rouge.

« Si un organisateur désire imposer une certaine publicité »
« il doit préciser clairement laquelle dans le règlement »

« particulier et sur les formulaires d'engagement. »
«
« De plus un organisateur ne doit pas imposer à un con- »
« current une publicité contraire à ses intérêts ou en con- »
« tradition, soit avec la marque de la voiture du concur- »
« rent, soit avec les accords publicitaires que celui-ci aura »
« déjà signés pour sa voiture et son équipe. »

LIAISONS RADIO DANS LES RALLYES

Les organisateurs de rallyes ne sont pas autorisés à limiter l'utilisation des liaisons radio dans les épreuves par les concurrents, sauf si ces liaisons radio sont interdites par les lois du pays.

CLASSE RESERVEE AUX VOITURES A MOTEUR DIESEL DANS LES RALLYES

Il est recommandé aux organisateurs de rallyes de prévoir une classe spéciale réservée aux voitures à moteur Diesel, ceci s'appliquant également aux Rallyes du Championnat du Monde. Ces voitures pourront faire partie du classement général.

REGLEMENTS TECHNIQUES

REGLEMENT TECHNIQUE F 1

SOMMAIRE

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1. Voiture de F1
2. Automobile
3. Véhicule terrestre
4. Carrosserie
5. Dispositif aérodynamique
6. Roue
7. Marque automobile
8. Epreuve
9. Poids
10. Poids de course
11. Cylindrée moteur
12. Suralimentation.

ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

1. Rôle de la FIA
2. Date de publication des modifications
3. Validité de la comparaison entre moteurs conventionnels et à turbine
4. Construction dangereuse
5. Conformité permanente aux règlements
6. Mesures.

ARTICLE 3 : CARROSSERIE & DIMENSIONS

1. Largeur hors-tout
2. Largeur en avant des roues AV
3. Largeur entre les roues AV et AR
4. Largeur de l'aile AR
5. Porte-à-faux
6. Hauteur
7. Dispositifs aérodynamiques.

ARTICLE 4 : POIDS

1. Poids Minimum
2. Lest.

ARTICLE 5 : MOTEUR

1. Moteur à pistons alternatifs — cylindrée
2. Moteur à turbine.

ARTICLE 6 : CANALISATIONS ET RESERVOIRS D'ESSENCE, CABLES ET EQUIPEMENT ELECTRIQUES

1. Cables, canalisations d'essence et équipement électrique
2. Canalisations renforcées
3. Capacité des réservoirs d'essence
4. Emplacement des réservoirs d'essence
5. Outres en caoutchouc FTA/FT3
6. Structures déformables
7. Orifices de remplissage et bouchons
8. Ravitaillement en course.

ARTICLE 6 bis : CANALISATIONS, RESERVOIRS D'ESSENCE, CABLES ET EQUIPEMENT ELECTRIQUES

1. Capacité des réservoirs
2. Emplacement des réservoirs
3. Outres en caoutchouc FTA/FT3
4. Fabricants d'outres en caoutchouc
5. Code imprimé sur les outres en caoutchouc
6. Délai maximal d'utilisation des outres en caoutchouc
7. Accessoires des canalisations et des réservoirs de carburant
8. Raccordements avec le châssis
9. Conduits de carburant
10. Cables, canalisations d'essence et équipement électrique
11. Canalisations renforcées
12. Structures déformables
13. Orifices de remplissage et bouchons
14. Ravitaillement en course.

ARTICLE 7 : HUILE

1. Emplacement — structure déformable
2. Canalisations
3. Récupérateur d'huile
4. Partie de la voiture contenant de l'huile : emplacement
5. Ravitaillement en huile.

ARTICLE 8 : DEMARRAGE

1. Démarreur
2. Source d'énergie externe.

ARTICLE 9 : MARCHE ARRIERE

ARTICLE 10 : FREINS

ARTICLE 11 : ROUES ET PNEUS

1. Emplacement
2. Dimensions.

ARTICLE 12 : HABITACLE

1. Architecture, accès, dimensions
2. Rétroviseurs
3. Ceintures de sécurité

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1. **Formule 1 :**
automobile conçue uniquement pour la course de vitesse en circuit ou en parcours fermé.
2. **Automobile :**
véhicule terrestre roulant sur au moins 4 roues non alignées dont au moins 2 assurent la direction et 2 au moins la propulsion.
3. **Véhicule terrestre :**
appareil de locomotion mû par ses propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.
4. **Carrosserie :**
Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air extérieurs, à l'exception de la structure jouant le rôle d'arceau de sécurité et des parties incontestablement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et du train roulant.
La(les) boîte(s) à air et les radiateurs seront considérés comme faisant partie de la carrosserie.
5. **Dispositif aérodynamique :**
Toute partie de la voiture dont la fonction primordiale est d'influer sur les performances aérodynamiques.
6. **Roue :**
Flasque et jante.
Roue complète :
Flasque, jante et pneumatique.
7. **«marque automobile» :**
Dans le cas de voitures de Formule de course, une «marque automobile» est une voiture complète. Lors-

ARTICLE 13 : SECURITE

1. Extincteurs
2. Système de survie
3. Coupe circuit
4. Lampe rouge
5. Suspension : chromage
6. Tôle de magnésium
7. Structures de sécurité.

ARTICLE 14 : CARBURANT

1. Carburant commercial
2. Air.

ARTICLE 15 : TEXTE FINAL

que le constructeur de la voiture monte 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 de la voiture. Le nom du constructeur de la voiture devra toujours précéder celui du constructeur du moteur.

Au cas où une Coupe ou un titre de Champion serait gagné par une voiture hybride, il serait donné à la voiture.

8. **Epreuve :**
Une épreuve sera constituée par les essais officiels, chronométrés et non chronométrés, et par la course.
9. **Poids :**
C'est le poids de la voiture en état de marche avec sa quantité normale de lubrifiants et de liquides de refroidissement, mais sans carburant ni pilote.
10. **Poids de course :**
C'est le poids de la voiture en état de marche, le pilote étant à bord et tous les réservoirs de carburant pleins.
11. **Cylindrée moteur :**
C'est le volume balayé dans le(s) cylindre(s) du moteur par le mouvement du(des) piston(s). Ce volume sera exprimé en centimètres cubes. Pour calculer la cylindrée moteur le nombre π sera pris égal à 3,1416.
12. **Suralimentation :**
Augmentation de la pression d'alimentation du mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, le «ram effect» et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.
L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation.

ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

1. Les règlements présidant à la construction des Formules 1, énumérés ci-dessous, sont émis par la FIA.
2. Chaque année, au mois d'Octobre, la FIA publiera tous changements à ces règlements.
Tous ces changements entreront en vigueur à partir du 1er Janvier de la troisième année qui en suit la publication, à moins d'accord entre la FIA et tous les constructeurs reconnus de Formules 1 ou la Formula One Constructors Association, auquel cas le changement entrera en vigueur à la date convenue.
3. La Commission Sportive Internationale se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaison établies entre moteurs de type classique et moteurs à turbine en donnant un préavis de 2 ans partant du 1er Janvier qui suivra la décision prise.
4. Une automobile qui semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les commissaires sportifs de l'épreuve.
5. Les automobiles devront respecter intégralement le règlement ci-dessous durant tout le déroulement des épreuves.
6. Toutes les mesures devraient être faites lorsque la voiture est immobilisée sur une surface plane horizontale et dure.

ARTICLE 3 : CARROSSERIE ET DIMENSIONS

1. La largeur hors-tout de la voiture, y compris les roues complètes, ne devra pas dépasser 215 cm, les roues directrices étant dirigées vers l'avant.
2. La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 150 cm au total.
Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV, d'une largeur totale de plus de 110 cm ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV, pilote à bord et assis normalement, quelle que soit la quantité de carburant.
3. La largeur maximale hors-tout de la carrosserie derrière le point le plus en AV des roues AV et devant l'axe des roues AR, ne sera pas supérieure à 140 cm.
La structure déformable est incluse dans cette largeur.
4. La carrosserie ne peut dépasser une largeur de 110 cm en arrière de l'axe des roues AR.
5. Sauf en cas de traction avant où la mesure sera prise à partir de l'axe des roues les plus en arrière portant une charge substantielle, aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 80 cm en arrière de l'axe des roues tractrices les plus en arrière.
Aucune partie de la voiture ne sera située à plus de

120 cm de l'axe des roues AV les plus en avant.
L'axe de toute roue sera supposé être au milieu de deux droites situées perpendiculairement à la surface d'appui de la voiture et placées contre les côtés opposés de la roue complète, ces droites passant par le centre de la bande de roulement du pneu.

6. **Hauteur :**
A l'exception de la structure jouant le rôle de l'arceau de sécurité, aucune partie de la voiture ne pourra dépasser une hauteur de 90 cm au-dessus du sol, pilote à bord et assis normalement, la voiture étant dans son assiette normale de course.
Toute partie de toute structure jouant ce rôle étant à une hauteur par rapport au sol de plus de 90 cm ne doit pas avoir une forme telle qu'elle puisse avoir une influence aérodynamique significative sur les performances de la voiture.
7. Les dispositifs aérodynamiques doivent respecter les règles concernant la carrosserie et doivent être fixés solidement lorsque la voiture est en mouvement. Il est autorisé de combler l'espace existant entre la carrosserie et le sol au moyen de structures flexibles, soumises aux dimensions maximales de la carrosserie.

ARTICLE 4 : POIDS

1. Le poids de la voiture ne doit pas être inférieur à 575 kg.
2. Du lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer.
Il doit être possible d'y apposer des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire.

ARTICLE 5 : MOTEUR

1. **Moteurs à pistons alternatifs**
 - a) Cylindrée-moteur sans suralimentation : inférieure ou égale à 3000 cm³.
 - b) Cylindrée-moteur avec suralimentation : inférieure ou égale à 1500 cm³.Nombre de cylindres : Maximum 12.
2. Les moteurs à turbines seront admis sur la base de la formule d'équivalence ci-dessous :
$$S = \frac{C \times 0,09625}{(3,10 \times T) - 7,63}$$

S = section de passage, exprimée en centimètres carrés, de l'air haute pression à la sortie des aubes du stator (ou à la sortie des aubes du 1er étage si le stator compte plusieurs étages).

Cette section est la surface minimale mesurée entre les aubes fixes du premier étage et la turbine haute pression. Dans le cas où l'angle d'ouverture de ces aubes serait variable, on prendra leur ouverture maximale afin de présenter la plus grande surface possible lors de la détermination de la section de passage S. La

section de passage est égale au produit exprimé en cm^3 de la hauteur par la largeur et par le nombre d'aubes.

C = cylindrée du moteur à pistons alternatifs exprimés en cm^3 .

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

Compresseur axial de vitesse subsonique :
1,15 par étage.

Compresseur axial de vitesse transsonique :
1,5 par étage.

Compresseur radial : 4,25 par étage.

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

ARTICLE 6 : CANALISATIONS ET RESERVOIRS D'ESSENCE, CABLES ET EQUIPEMENT ELECTRIQUES

1. Conduits, canalisations et équipements électriques :
Sauf si les conduits, canalisations et équipements électriques sont en conformité avec les prescriptions de l'aviation en ce qui concerne leur emplacement, leurs matériaux et leurs raccordements, ils doivent être placés ou installés de telle façon qu'une fuite quelconque puisse résulter en :
 - une accumulation de liquide,
 - l'entrée du liquide dans l'habitacle du pilote,
 - le contact entre liquide et une canalisation ou un équipement électrique quelconque.

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

2. Toutes les canalisations de carburants doivent être extérieures au cockpit et, à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur, devront être de construction renforcée. Elles devront pouvoir résister à une pression de 70 kg/cm^2 (1 000 psi) et à une température de 260°C (500°F).
3. **Capacité des réservoirs :**
La capacité totale des réservoirs ne doit pas excéder 250 litres et la capacité maximale de chacun d'entre eux doit être de 80 litres.
4. **Réservoirs de carburant :**
Tous les réservoirs de carburant, sauf le réservoir collecteur, devront être placés à l'intérieur de la structure principale de la voiture.
Un réservoir collecteur d'une capacité maximum de 1 gallon pourra être placé à l'extérieur de la structure principale à condition qu'il soit entouré d'une structure déformable conforme aux spécifications données

au paragraphe 11 et d'une épaisseur minimum de 10 mm.

5. Tous les réservoirs de carburant doivent être du type «outre en caoutchouc» non auto-obturants conformes aux spécifications FIA/Spec/FT3 – FIA/Spec/FTA.

a) Réservoirs de sécurité approuvés par la FIA :

Spécifications Techniques :

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

b) Constructeurs de réservoirs agréés par la FIA :
Les concurrents doivent utiliser des réservoirs de sécurité provenant d'un constructeur agréé par la FIA.

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

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

c) Vieillesse des réservoirs de sécurité :

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

Par conséquent, tout réservoir doit être remplacé par un réservoir neuf au plus tard 5 années après la date de fabrication indiquée sur le réservoir. Les réservoirs ne comprenant aucun code permettant de déterminer la date de fabrication seront considérés comme ayant été construits avant le 1/1/70.

d) Liste des constructeurs agréés :

Allemagne Fédérale :

Uniroyal, 5100 Aachen, Postfach 410.

Etats-Unis :

Aero Tec Laboratories, 20 Beldon Place, Norwood, N.J. 07648.

Don Allen Inc., 5730 Bankfield Drive, Culver City, California 90230.

Firestone Coated Fabrics Co, 1200 Firestone Parkway, Akron, Ohio 44301.

Fuel Safe Corporation, 15545 Computer Lane, Huntington Beach, California 92649.

GoodyearFuel Cell Labs, the Goodyear Tyre and France :

Kleber Colombes, Division Marston, BP 22, 4 rue Lesage Maille, 76 Caudebec-les-Elbeuf.

Superflexit SA, 45 rue des Minimes, 92 Courbevoie.

Grande-Bretagne :

FTP Industries Ltd, The Airport, Portsmouth, Hants.

Marston Excelsior Ltd., Wobaston Road, Wolverhampton, Staffs.

Woodville Rubber Company Ltd. Heathcote Rd,
Swadlincote, Burton-on-Trent DE11 9DX.

Italie :

Autodelta Spa (Alfa Romeo), Via Enrico Fermi 7,
20019 Settimo-Milanese.

Pirelli, Viale Rodi 15, Milano.

Japan :

Bridgestone Tyre Co Ltd, 1-1 Chome-Kyobashi,
Chuo-Ku, Tokyo 104.

Kojima Press Ltd, 3-30 Shimoi chibacho Toyota
Aichiken.

Sakura Rubber Co Ltd, 48-14-1 Chome Sasazu
Shibuya Ku, Tokyo.

Sumitomo Electric Industries Ltd. 15-5 Chome
Katahama Migashi Ku, Osaka.

le récipient utilisé devra comporter un raccord étanche
reliant à l'orifice de remplissage de la voiture. La mise
à l'air libre de ce récipient devra comporter une sou-
pape anti-retour.

ARTICLE 6 bis : Nouveau texte de l'article 6
CANALISATIONS ET RESERVOIRS D'ESSENCE, CA-
BLES ET EQUIPEMENT ELECTRIQUES

**Ce nouveau règlement deviendra obligatoire à
partir du 1/1/80. Entre le 1/1/78 et la date d'ap-
plication obligatoire, les concurrents pourront
appliquer soit l'article 6, soit l'article 6bis selon
leur préférence.**

6. Structure déformable :

Toute la zone des réservoirs se trouvant en contact
direct avec les filets d'air doit comprendre une struc-
ture déformable conforme aux spécifications ci-après.
Cette zone comprend toute la zone de carrosserie
(ou du monocoque) à l'exclusion des parties ajoutées
telles que radiateurs d'eau, entrées d'air, pare-brise,
etc...

a) La structure déformable doit se composer d'une
construction sandwich incorporant un matériau
inflammable d'une résistance minimum de 25 psi
(18 N/cm²). Il est permis de faire passer des tuyaux
d'eau au travers de ce matériau, mais non pas des
canalisations de carburant, d'huile, ou d'électricité.
La construction en sandwich comprend obligatoirement
deux feuilles de 1,5 mm d'épaisseur dont une
en alliage d'aluminium dont la résistance à la rup-
ture est de 14 tonnes par pouce carré (225 N/mm²)
et l'élongation minimum de 5%.

b) L'épaisseur minimale de la construction sandwich
est 1 cm. Toutefois, le côté de la zone des réservoirs
doit comporter une structure déformable d'une
épaisseur minimale de 10 cm à son endroit le plus
épais. Cette épaisseur minimale de 10 cm est mainte-
nue sur une longueur de 35 cm, dont l'emplacement
est laissé à l'appréciation du constructeur, et peut
ensuite être graduellement ramenée à 1 cm.

7. Orifices de remplissage et bouchons :

L'orifice ou les orifices de remplissage et leur bouchon
ne doivent pas faire saillie sur la tôle de la carrosserie.
Leur ouverture doit être d'un diamètre suffisant pour
permettre l'évacuation de l'air lors des remplissages
rapides (en particulier ceux effectués sous pression)
et, l'évent de communication avec l'atmosphère doit
être conçu de façon à éviter toute fuite de liquide
pendant la marche, et le débouché doit se trouver à
au moins 25 cm en arrière de l'habitacle.

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

8. Ravitaillement en course :

En cas de ravitaillement après le début de la course,

1. La capacité totale des réservoirs ne doit pas dépasser
250 litres.
2. Tous les réservoirs de carburant doivent être placés
à l'intérieur de la structure principale de la voiture.
3. Tous les réservoirs de carburant, à l'exception d'un
réservoir collecteur dont la capacité ne dépasse pas 5
litres, doivent être du type «outre en caoutchouc»
conforme à ou dépassant les spécifications FIA/
Spec/FT3.
4. Tous les réservoirs du type «outre en caoutchouc»
doivent provenir d'un fabricant agréé par la FIA. Pour
la liste des fabricants agréés, voir l'Article 6, 5 d).
5. Sur tous les réservoirs du type «outre en caoutchouc»
doit être imprimé un code indiquant le nom du fabri-
cant, les spécifications selon lesquelles le réservoir
a été construit, et la date de fabrication.
6. Aucun réservoir du type «outre en caoutchouc» ne
peut être utilisé plus de 5 ans après la date de fabri-
cation.
7. Tous les accessoires relatifs au carburant (y compris
les reniflards, les entrées, les sorties, les orifices de
remplissage, les raccords entre les réservoirs, et les
ouvertures d'accès) doivent être des accessoires mé-
talliques vulcanisés sur le réservoir.
8. Tous les raccordements entre une cellule de carburant
et le châssis (y compris les orifices de remplissage,
les reniflards, les ouvertures d'accès, les entrées et les
sorties) doivent être frangibles. Par «frangible», on
entend qu'au cas où le réservoir de carburant se dépla-
cerait relativement au châssis, au cours d'un accident,
le raccordement entre le réservoir de carburant et le
châssis se cassera sous une charge qui est inférieure
de moitié à la charge requise pour arracher l'accessoire
métallique vulcanisé du réservoir de carburant.
9. Toutes les canalisations de carburant entre un réservoir
de carburant et le moteur doivent comporter une
connexion auto-obturante de sécurité.
Les parties de cette connexion doivent se séparer sous
une charge inférieure à la moitié de celle requise pour

briser la canalisation de carburant ou pour arracher celle-ci du réservoir.

- 10. Conduits, canalisations et équipements électriques :** Sauf si les conduits, canalisations et équipements électriques sont en conformité avec les prescriptions de l'aviation en ce qui concerne leur emplacement, leurs matériaux et leurs raccordements, ils doivent être placés ou installés de telle façon qu'une fuite quelconque ne puisse résulter en :
- une accumulation de liquide,
 - l'entrée du liquide dans l'habitacle du pilote,
 - le contact entre liquide et une canalisation ou un équipement électrique quelconque.

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

- 11. Toutes les canalisations de carburant doivent être extérieures au cockpit et, à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur, devront être de construction renforcée.** Elles devront pouvoir résister à une pression de 70 kg/cm² (1 000 psi) et à une température de 260 ° C (500 ° F).

12. Structure déformable :

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

Cette zone comprend toute la zone de carrosserie (ou du monocoque) à l'exclusion des parties ajoutées telles que radiateurs d'eau, entrées d'air, pare-brise, etc...

a) La structure déformable doit se composer d'une construction sandwich incorporant un matériau ininflammable d'une résistance minimum de 25 psi (18 N/cm²). Il est permis de faire passer des tuyaux d'eau au travers de ce matériau, mais non pas des canalisations de carburant, d'huile ou d'électricité.

La construction en sandwich comprend obligatoirement deux feuilles de 1,5 mm d'épaisseur dont une en alliage d'aluminium dont la résistance à la rupture est de 14 tonnes par pouce carré (225 N/mm²) et l'élongation minimum de 5%.

b) L'épaisseur minimale de la construction sandwich est 1 cm. Toutefois, le côté de la zone des réservoirs doit comporter une structure déformable d'une épaisseur minimale de 10 cm à son endroit le plus épais. Cette épaisseur minimale de 10 cm est maintenue sur une longueur de 35 cm, dont l'emplacement est laissé à l'appréciation du constructeur, et peut ensuite être graduellement ramenée à 1 cm.

13. Orifices de remplissage et bouchons :

L'orifice ou les orifices de remplissage et leur bouchon ne doivent pas faire saillie sur la tôle de la carrosserie. Leur ouverture doit être un diamètre suffisant

pour permettre l'évacuation de l'air lors des remplissages rapides (en particulier ceux effectués sous pression) et, l'évent de communication avec l'atmosphère doit être conçu de façon à éviter toute fuite de liquide pendant la marche, et le débouché doit se trouver à au moins 25 cm en arrière de l'habitacle.

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

ARTICLE 7 : HUILE

1. Tous les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale de la voiture devront être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur. Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne pourra se trouver en arrière de la boîte de vitesses ou du carter de différentiel, sur une voiture à roues motrices AR. Dans le cas d'une voiture à roues motrices AV, aucune partie contenant de l'huile ne pourra se trouver en arrière de la roue AR complète.
2. Toutes les canalisations d'huile doivent être extérieures au cockpit et, à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur, devront être de construction renforcée. Elles devront pouvoir résister à une pression de 70 kg/cm² (1 000 psi) et à une température de 260 ° C (500 ° F).
3. **Récupérateur d'huile :** Sur toute voiture dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, celle-ci doit déboucher dans un récupérateur d'une capacité d'au moins 3 litres.
4. Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne peut être située à plus de 70 cm de l'axe longitudinal de la voiture.
5. Aucun ravitaillement en huile n'est autorisé pendant la course.

ARTICLE 8 : DEMARRAGE

1. Un démarreur, pouvant être actionné par le pilote assis normalement à son volant, et une source d'énergie, capable d'assurer au moins deux démarrages du moteur, doivent se trouver à bord de la voiture à tout instant.
2. La mise en marche du moteur peut s'effectuer tant sur la grille de départ que dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie extérieure, connectée provisoirement à la voiture.

ARTICLE 9 : MARCHE ARRIERE

Toutes les voitures devront avoir un rapport de marche AR en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le

départ d'une épreuve, et pouvant être engagé par le pilote assis à son volant.

ARTICLE 10 : FREINS

Toute voiture doit comporter un système de freinage ayant au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de manière qu'en cas de fuite ou de défaillance d'un des circuits, l'action de la pédale continue à s'exercer sur au moins deux roues.

ARTICLE 11 : ROUES ET PNEUS

1. Les roues doivent être extérieures à la carrosserie, vue en plan, le dispositif aérodynamique arrière étant enlevé.
2. La largeur maximum de tout assemblage pneu-jante ne devra pas dépasser 21 pouces. Le diamètre de la jante de la roue AR sera de 13 pouces. La mesure sera effectuée la roue étant montée sur la voiture, celle-ci reposant sur ses roues, en état de marche, pilote à bord, le pneu étant gonflé à sa pression normale d'utilisation. Cette mesure ne sera pas prise en dessous du niveau du moyeu.

ARTICLE 12 : HABITACLE

1. L'ouverture dans la carrosserie donnant accès à l'habitacle doit présenter les dimensions minimales suivantes :
 - longueur : 60 cm.
 - largeur : 45 cm, maintenus sur 30 cm dans un plan horizontal du point le plus reculé du siège vers l'avant.Siège du conducteur conçu de telle sorte qu'on puisse s'y mettre ou le quitter sans ouverture de portière ou déplacement d'une partie quelconque de la voiture. Le pilote devra être assis à son volant face à la route. L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le temps maximum nécessaire pour la sortie du pilote ne dépasse pas 5", le volant en place.
2. Les rétroviseurs doivent assurer au pilote une visibilité arrière de part et d'autre de la voiture.
3. **Ceintures de sécurité :**
Le port de deux sangles d'épaules, d'une sangle abdominale, et de deux sangles d'entrejambes est obligatoire. Elles doivent être fixées à la voiture.

ARTICLE 13 : SECURITE

1. **Extincteurs :**
 - a) Produit extincteur : BCF (C F₂ Cl Br) — DTE (C₂ Br₂ F₄) — BTM (C Br F₃)
 - b) Capacité minimum : habitacle/cockpit : 5 kg
Compartment moteur : 2,5 kg.

c) Emplacement — méthode de fixation :
les bonbonnes d'extincteurs doivent être protégées d'une manière adéquate, et la bonbonne de l'habitacle doit être montée à l'intérieur de la structure principale de la voiture.

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

- d) Temps de décharge :
Compartment moteur :
10 secondes minimum
Habitacle :
30 ± 5 secondes pour BCF et DTE
60 ± 5 secondes pour BTM.

Les deux bonbonnes devraient être déclenchées simultanément.

e) **Système de commande :**
Tout système de déclenchement comprenant une source d'énergie propre est autorisé, à condition qu'il soit possible d'actionner la totalité des extincteurs en cas de panne des circuits électriques principaux.

Le pilote assis normalement dans la voiture, attaché par sa ceinture de sécurité et le volant étant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs.

f) **Vérifications des bonbonnes :**
Les poids suivants devront figurer sur chaque bonbonne :

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

g) **Fonctionnement :**
Le système doit fonctionner dans toutes les positions même lorsque la voiture est renversée.

2. **Système de survie :**
Un système de survie, composé d'une bonbonne d'air médical reliée au casque du pilote par un tuyau résistant aux flammes, doit être monté sur la voiture et relié au casque du pilote à tout instant.

3. **Coupe-circuit général :**
Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant bouclées et le volant étant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques au moyen d'un coupe-circuit anti-déflagrant.

4. Toutes les voitures doivent être équipées d'une lampe rouge de signalisation d'au moins 15 watts, tournée vers l'arrière et clairement visible de l'arrière, et qui peut être allumée par le pilote assis au volant, et qui est en état de fonctionnement au départ de la course.

Cette lampe aura une surface minimum de 20 cm², une surface maximum de 40 cm² et ne sera pas montée à plus de 10 cm de l'axe longitudinal de la voiture.

5. Interdiction de chromer les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 45 tonnes par sq inch (725 N/mm²).

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

7. Structures de sécurité :

a) Le but de base de ces dispositifs est de protéger le pilote.

Ce but est la considération première de la conception.

b) Toutes les voitures doivent avoir au moins deux structures substantielles :

i) La première doit être en avant du volant, à une distance égale ou inférieure à 25 cm de l'extrémité antérieure de la couronne du volant. La hauteur de cette structure ne doit pas être inférieure à celle du plus haut point de la couronne du volant.

ii) La seconde doit être placée au moins à 50 cm derrière la première et doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une droite, tirée du haut de cette structure à celui de la première, passe au-dessus du casque du pilote, lorsque celui-ci est assis normalement dans la voiture, ayant revêtu son casque et attaché ses ceintures de sécurité.

Si la seconde structure ne se trouve pas derrière le pilote, il devra y avoir une structure derrière lui suffisamment haute pour qu'une droite tirée du haut de cette structure au haut d'une des deux structures en avant, passe au-dessus du haut du casque du pilote, assis normalement, avec son casque mis et attaché par sa ceinture.

c) Toutes ces structures requises par le paragraphe b) doivent être individuellement capables de supporter trois forces appliquées simultanément au haut de la structure :

1,5 p latéralement

5,5 p longitudinalement

7,5 p verticalement

p étant le poids de course du véhicule.

d) La conception de ces structures de sécurité requises par le paragraphe b) sera libre. Des étais montés vers l'avant diminuant les dimensions de l'ouverture du cockpit requises par l'Article 12, paragraphe 1, sont permis à condition que le pilote puisse sortir du cockpit dans le temps requis par ce paragraphe.

e) Toutes les voitures doivent avoir une structure, immédiatement derrière le siège du pilote, plus large et plus haute que ses épaules lorsqu'il est assis normalement dans la voiture, attaché par sa ceinture.

Cette structure doit être capable de supporter une force soutenue de 1,5 p appliquée à son point le plus élevé, p étant le poids de course de la voiture.

f) Toutes les voitures doivent avoir une structure substantielle pour protéger les pieds du pilote, capable de supporter une force de compression de 25 p appliquée à l'avant de la voiture, sans que les pédales ne se déplacent vers l'arrière de plus de 15 cm, la voiture étant à son poids de course (p).

g) Toutes les voitures doivent avoir un repose-tête qui ne se déplace pas de plus de 5 cm vers l'arrière lorsqu'une force de 85 kg dirigée vers l'arrière lui est appliquée.

ARTICLE 14 : CARBURANT

1. Carburant de 102 RON (valeur réelle), la mesure étant effectuée selon la norme ASTM D 2699 et l'acceptation ou le rejet du carburant selon ASTM D 3244, avec une certitude de 95%.

. 2% d'oxygène et 1% d'azote comme pourcentages maxima.

. Ces valeurs sont données pour s'accorder avec les carburants commerciaux et pour restreindre l'addition des alcools, dérivés nitrés et autres additifs pouvant augmenter la puissance.

. Le reste du carburant doit être constitué d'hydrocarbures.

2. En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant.

ARTICLE 15 : TEXTE FINAL

Le texte final de ces règlements est le texte Français, qui sera utilisé en cas de controverse sur leur interprétation.

RECTIFICATIF AU BULLETIN PRECEDENT

Uniquement dans le texte Français (page 3.)

ART. 276 : Formule 3 – Carrosserie

Il faut lire : «Derrière les roues AV, la carrosserie ne peut dépasser une largeur maximale de 130 cm (au lieu de 95 cm. (à partir du 1/1/79)).»

REGLEMENTS TECHNIQUES GROUPE 7

Nous rappelons le texte paru dans le Bulletin N. 104 (4 - 1976) :

ART. 273 A) — Prescriptions communes aux Formules 1 - 2 - 3

3. Arceaux de Sécurité

ajouter :

Il y aura près du tableau de bord un arceau constitué par un tube de 35 mm de diamètre minimal et de 2 mm 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.

ajouter :

10. 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).

ART. 275 — Formule Internationale N. 2

ajouter :

Canalisations d'huile : Les canalisations d'huile devront répondre aux normes déjà édictées pour les Formules 1 ou se conformer aux prescriptions retenues pour les canalisations de carburant.

ART. 276 — Formule 3

ajouter après le paragraphe « cylindrée maximale » :

Canalisations d'huile : Les canalisations d'huile devront répondre aux normes déjà édictées pour les Formules 1 ou se conformer aux prescriptions retenues pour les canalisations de carburant.

*
*

INFORMATIONS CIRCUITS & SECURITE

SOUS-COMMISSION DES CIRCUITS ET DE LA SECURITE

Il est rappelé aux ASN et aux concurrents que depuis le **1er Janvier 1977** tous les pilotes qui participent aux épreuves internationales sur circuit ou aux courses de côte doivent porter des casques conformément aux normes BSI 2495 ou aux normes Snel 1970. Il est donc demandé aux ASN d'assurer que ce règlement soit respecté.

*
*

REGLEMENT OFF-ROAD

TROPHÉE D'EUROPE DES RALLYCROSS POUR PILOTES, 1978

Le règlement suivant remplace le règlement qui paraîtra dans l'Annuaire de la FIA 1978 qui est déjà sous presse.

ART. 1 — Dispositions Générales

Il y aura, en 1978, un Trophée Européen des Rallycross réservé aux pilotes. Une Coupe FIA des Rallycross sera également attribuée comme l'indique l'Article 4.

Les règlements FIA pour Rallycross seront intégralement respectés pour cette Coupe, de même les Prescriptions Générales, à l'exception des Articles 8 et 11.

ART. 2 — Voitures admises

Seules seront admises les voitures fermées, non décapotables appartenant au Groupe 5 de l'Annexe J qui satisfont aux Règlements FIA pour Rallycross.

Il y aura deux divisions :

1. Pour voitures dérivées des Groupes 1 et 2.
2. Pour voitures dérivées des Groupes 3 et 4.

Les voitures de divisions différentes courront à part, mais il n'y aura aucune classe de cylindrée à l'intérieur des divisions.

ART. 3 — Caractéristiques des épreuves

Les épreuves se dérouleront sur des circuits conformes aux spécifications prévues à l'Article 2 des règlements FIA pour Rallycross.

Le nombre de tours de chaque manche sera calculé en fonction de la longueur du circuit. La distance totale ne sera pas inférieure à 3 000 m, ni supérieure à 6 000 m.

ART. 4 — Classement et Récompenses

Les points seront attribués à chaque épreuve selon l'Art. 10 b) des Prescriptions Générales, dans chacune des deux divisions.

Le pilote qui aura totalisé, à la fin de l'année, le plus grand nombre de points au classement général, en conformité avec les articles 10 b) et 15 des Prescriptions Générales sera déclaré Vainqueur du Trophée. Un pilote ne peut pas cumuler des points obtenus dans les deux divisions.

Une Coupe sera attribuée au pilote qui aura accumulé le plus de points dans la division de laquelle n'a pas été

choisi le pilote proclamé champion.

Il n'y aura qu'une seule épreuve par pays et tous les résultats obtenus dans une même division, seront inclus dans le calcul du total d'un pilote.

Le système de classement à utiliser pour chaque épreuve qualificative sera le suivant :

Chaque pilote participera à 3 manches qualificatives, avec 4 voitures dans chaque série. A la 1ère manche, le procédé de composition des grilles de départ sera laissé au choix de l'organisateur, mais restera sujet à l'approbation de son A.S.N.

Les 2 meilleurs temps réalisés par chaque pilote dans les manches qualificatives seront additionnés, et 3 finales seront constituées. Les 4 pilotes ayant totalisé les meilleurs temps participeront à la finale A pour les 4 premières places du classement général de l'épreuve ; les 4 pilotes suivants courront pour les places 5 à 8 dans la finale B ; et les 4 pilotes suivants pour les places 9 à 12 dans la finale C. Des points seront attribués aux 10 premières places en conformité avec l'Article 10 b) des Prescriptions Générales des Championnats, Trophées ou Coupes de la FIA. Le chronométrage sera précis au dixième de seconde.

ART. 5 — Prescriptions Supplémentaires Inscriptions :

Dans chaque division, 15 partants au minimum participeront à la première manche qualificative de chaque épreuve. Si moins de 15 partants prennent le départ dans une division, seulement la moitié des points sera attribuée.

Aucun point ne sera attribué si le total des partants dans l'épreuve est en dessous de 30.

L'acceptation des inscriptions sera déterminée par l'organisateur de l'épreuve, mais priorité sera donnée aux 20 pilotes les mieux placés dans le classement provisoire du Trophée.

Une voiture ne pourra pas être conduite par plus d'un pilote et aucun pilote ne sera autorisé à conduire plus d'une voiture dans une même épreuve.

ART. 6 — Epreuves Qualificatives

La liste sera publiée dans le Bulletin N. 123 (Décembre).

COUPE D'EUROPE POUR CONDUCTEURS D'AUTOCROSS, 1978

Le système de classement qui sera appliqué à chaque épreuve qualificative sera le même que celui de l'Article 4 du règlement du Trophée des Rallycross ci-dessus commençant à «chaque pilote participera à».

REGLEMENT TECHNIQUE DES VOITURES D'AUTOCROSS

Les modifications suivantes, aux articles 4.1 et 4.2, entreront en vigueur à partir du **1er Janvier 1978** :

ART. 4.1. e) — Coupe circuit

ajouter : Le coupe circuit doit être conforme à l'article 253 g) de l'Annexe J.

ART. 4.1. j) et 4.1. q) — Feux rouges arrière

Ces articles sont **supprimés**.

ART. 4.1. m) — Harnais de sécurité

ajouter : mais les deux sangles d'épaule doivent avoir chacune un point de fixation séparé.

ART. 4.1. n) — Armatures de sécurité

Nouvel article :

Des armatures de sécurité doivent être montées, tel qu'il est indiqué dans l'Annexe J, dessin n. 2 (Article 253 e), le matériau et les dimensions des tubes devront correspondre à la spécification pour les voitures du Groupe 6.

ART. 4.1. o) — Roues

Le diamètre autorisé est porté à **18 pouces**. Des pneus fabriqués pour utilisation agricole ou marqués pour une utilisation à une vitesse limitée **sont interdits**.

Si des roues d'un matériau autre que l'acier sont utilisées, le concurrent doit fournir des **preuves documentaires** que **les roues ont été homologuées par la FIA** sur une voiture de série comme équipement original ou comme une extension ou équipement de remplacement.

ART. 4.1. r) — Extincteurs

La capacité minimum est **réduite à 1 kg**

Nouvel article sous 4.1. :

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

l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur 2 roues.

ART. 4.2. b) — Ailes

Nouvel article :

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

Aucun dispositif aérodynamique n'est autorisé, à moins qu'il soit homologué comme partie originale de la voiture.

ART. 4.2. e) — Habitacle

Nouvelle spécification en ce qui concerne la **largeur** : La largeur de l'habitacle sur 50 cm à partir du point le plus reculé du siège, dans un plan horizontal vers l'avant, ne sera pas inférieure à 60 cm.

ART. 4.2. f) — Réservoir

Nouvel article :

Le réservoir doit être monté dans un endroit suffisamment protégé et doit être fermement attaché à la voiture : il ne doit pas se trouver dans l'habitacle et doit en être séparé par une cloison ignifuge. Il doit être situé à au moins 40 cm de la culasse et du système d'échappement.

Les bouchons de remplissage ne doivent pas dépasser la carrosserie.

Nouvel article sous 4.2.

Les dynamos et les alternateurs peuvent être enlevés mais :

- Chaque voiture sera équipée d'une batterie pleinement chargée,
- Toute voiture se trouvant dans l'impossibilité de repartir à l'aide de son démarreur sur la grille de départ ou pendant une manche, sera disqualifiée de l'épreuve.

HOMOLOGATIONS

MODALITES D' HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION

REGLEMENT 1978 POUR CONSTRUCTEURS

ARTICLE 1 : PRESENTATION DES DEMANDES

a) Conditions imposées aux A.C.N.

Pour qu'une demande d'homologation d'un modèle de voiture de production puisse être valablement présentée à la FIA, elle doit provenir d'un ACN, de la part d'un constructeur si ce constructeur est possesseur d'une licence de concurrent de la FIA ou a fait établir une déclaration spécifiant qu'il se conformera aux spécifications dudit règlement d'homologation (voir modèle de cette déclaration annexé au présent règlement).

La déclaration doit être soumise à la Sous-Commission des Règlements Techniques soit lors de la première séance de l'année, soit lors du dépôt de la première demande d'homologation présentée pour l'année en cours.

Cette déclaration écrite doit être établie au nom du constructeur réel de la voiture faisant l'objet de la demande et être signée par la ou les personne(s) habilitée(s) selon les lois du pays à signer officiellement au nom de la société constructrice, soit le directeur général, soit un responsable ne dépendant pas du service compétition de l'usine.

De ce fait, le constructeur s'engage à se conformer aux prescriptions du Code Sportif International et à tous les règlements internationaux, y compris le présent, ainsi qu'à tout règlement national complémentaire établi par l'ACN concerné, sur la procédure d'établissement et de transmission à la FIA, des demandes d'homologation présentées par le constructeur.

Au cas où le non respect d'une prescription quelconque serait constaté, la FIA, en se référant à l'Article 149, pourra prendre toute sanction prévue par le Code Sportif International.

b) Examen des demandes d'homologation

Chaque année, au cours du mois d'Octobre, la CSI, ou à défaut la Sous-Commission des Règlements Techniques, établira et fera publier le Calendrier des procédures d'homologation pour la deuxième année qui suivra celle en cours.

Ce Calendrier comportera :

1. La date limite de dépôt des demandes.

2. La date d'application des décisions prises.

Les ACN devront présenter chaque demande d'homologation en douze exemplaires comportant tous des photographies originales, et qui devront être expédiées aux destinataires suivants :

3 exemplaires : au Secrétariat de la FIA
8 Place de la Concorde
F 75008 Paris, France.

1 exemplaire : au B.P.I.C.A.
4 rue de Berri
F 75008 Paris, France.

1 exemplaire : à ACCUS-FIA
1725 «K» Street, N.W.
Suite 302
Washington, DC 20 006, USA.

1 exemplaire : à M. G. CROMBAC
F.F.S.A.
136 rue de Longchamp
F 75116 Paris, France.

1 exemplaire : à M. R.N. EASON-GIBSON,
The RAC Motor Sport Division,
31 Belgrave Square,
London SW1X 8QH, Gde-Bretagne.

1 exemplaire : à M. Paul FRERE
Le Mas des Cayrons
684 Chemin Ste Elizabeth
F06140 Vence, France.

1 exemplaire : à C.S.A.I.
9 Via Pola
I- 20124 Milano, Italie.

1 exemplaire : à M. C. SCHILD
Automobile Club de Suisse
2 Laupenstrasse
CH 3001 Berne, Suisse

1 exemplaire : à M. H.W. SCHMITZ
O.N.S.
Baseler Platz 6
D/6 Frankfurt/M., R.F. d'Allemagne

1 exemplaire : à M. C. DEUTSCH
S.I.A.
3 Av. du Président Wilson
F 75016 Paris, France.

Chaque demande devra être reçue par le Secrétariat de la FIA et les différents Membres de la Sous-Commission des Homologations au plus tard aux dates mentionnées à l'Article 10. Tout retard entraînera automatiquement le report de la demande à la réunion suivante.

Dans un premier temps, les ACN devront vérifier que les demandes sont conformes au règlement et complètes avant de les expédier aux destinataires précités.

c) Publication des homologations

Dès que possible après la date de clôture du dépôt des demandes, le Secrétariat de la FIA établira une liste complète de toutes les demandes d'homologations qui ont été reçues dans les délais fixés. Cette liste sera communiquée à tous les ACN ayant soumis une demande d'homologation, ainsi qu'à tous les Membres de la Sous-Commission des Homologations de la liste ci-dessus.

Après chaque réunion de la Sous-Commission, la liste comportant les demandes d'homologation approuvées à ladite réunion, sera publiée dans le Bulletin Sportif de la FIA paraissant le 1er du mois suivant la date de la réunion. Les homologations seront valables à partir de cette même date.

En outre, après chaque réunion de la Sous-Commission, le Secrétariat fera un compte-rendu détaillé de la séance dans lequel seront mentionnées toutes les demandes qui auront été approuvées sous certaines conditions ou qui auront été laissées en attente jusqu'à la prochaine réunion.

L'homologation des demandes approuvées sous réserve ne sera prononcée que le 1er du mois suivant la réception et l'acceptation par le Secrétariat de la FIA des renseignements supplémentaires que la Sous-Commission aura jugé nécessaire de demander. Si ces renseignements n'arrivent pas au Secrétariat de la FIA avant la réunion suivante de la Sous-Commission des Homologations, une nouvelle demande devra être formulée, en accord avec le présent règlement.

d) Homologation d'une voiture produite sous une forme identique dans plusieurs pays

Il est demandé que chaque constructeur remplisse une fiche, la Sous-Commission restant seul juge de la possibilité d'une seule homologation pour plusieurs constructeurs.

ARTICLE 2 : PRODUCTION MINIMALE

La production minimale exigée selon le groupe d'homologation demandé doit être complètement réalisée au plus tard le dernier jour du mois précédant la réunion.

Le certificat de production établi par le constructeur selon le modèle joint au présent règlement d'homologation, et

signé par la ou les personne(s) mentionnée(s) à l'article 1 a), doit être reçu par la FIA et l'ACN concerné au plus tard le jour de la réunion de la Sous-Commission des Homologations. Il devra être rédigé en Français ou en Anglais et préciser à quel modèle et à quelle extension il se rapporte.

Cependant, il sera prévu la possibilité de soumettre à la Sous-Commission des demandes d'homologation dont la production minimale exigée n'aura pas été entièrement atteinte.

Les conditions sont les suivantes :

1. La production de série doit avoir atteint 50% du chiffre requis à la date de dépôt de la demande d'homologation.
2. Le constructeur accepte la vérification de la production minimale à une date qu'il aura lui-même indiquée comme étant celle de la réalisation complète de ladite production minimale. Afin de laisser au Secrétariat le temps nécessaire pour organiser une vérification sur place, le constructeur est tenu d'informer ce dernier deux semaines au moins avant la date choisie.
3. L'homologation définitive du modèle considéré deviendra valable à partir du 1er du mois suivant celui de la vérification.
4. Le droit d'homologation dû sera triple. De plus, le constructeur sera tenu de payer à l'Autorité Sportive Nationale dont dépend l'inspecteur, les frais de déplacement, calculés comme suit :
 - Transport du domicile de la personne chargée de l'inspection (aller et retour). Ceci comprend : billet d'avion aller et retour, classe touriste, et/ou billet de chemin de fer 1ère classe.
 - Frais de taxis et/ou location de voiture.
 - Indemnité fixe journalière selon barème en vigueur.

ARTICLE 3 : VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

La Sous-Commission se réserve le droit de faire effectuer toute vérification concernant le nombre de voitures produites ou les données techniques d'une fiche d'homologation présentée, auprès des usines du constructeur, auprès des concessionnaires officiels du constructeur, ou encore, en collaboration avec une instance gouvernementale appropriée et cela dans un pays où le modèle considéré est mis en vente.

Au cas où la Sous-Commission constaterait, à la suite d'une vérification, qu'une demande d'homologation n'est pas conforme au Code Sportif International, au règlement d'homologation ou à des déclarations précédemment fournies, le constructeur, indépendamment de la sanction que pourra prendre la CSI, devra rembourser les frais occasionnés par ladite vérification. L'ACN dont dépend le construc-

teur garantira le paiement de ces frais à la FIA.

Au cas où la Sous-Commission déciderait de procéder à une vérification du poids du modèle, celle-ci serait effectuée de la façon suivante : on choisira 5 voitures du modèle considéré au hasard chez le constructeur et/ou ses concessionnaires. La moyenne des 5 poids relevés sera considérée comme le chiffre déterminant.

La CSI se réserve le droit de contrôle des homologations existantes, et pourra en conséquence demander un complément d'information aux constructeurs. Au cas où il serait établi que de fausses déclarations ont été faites, la CSI pourra suspendre et/ou annuler l'homologation concernée, et prendre d'autres sanctions contre le constructeur concerné, telles que le refus de considérer d'autres demandes d'homologation pour une période donnée, l'imposition d'une amende, etc...

ARTICLE 4 : FICHES D'HOMOLOGATION

a) Fiche d'homologation du modèle international

Le Secrétariat de la FIA a fait imprimer la fiche d'homologation de base, ainsi que la fiche d'extension d'homologation internationale dans leur version Français/Anglais et chaque ACN qui n'aurait pas l'intention de faire imprimer sa propre fiche pourra en commander des exemplaires qui lui seront fournis à titre payant.

Pour ceux des Automobile-Clubs Nationaux qui désirent imprimer leur propre fiche d'homologation, il est précisé que les données techniques doivent rester rigoureusement les mêmes que sur la fiche de la FIA, et en particulier, la numérotation ainsi que les légendes des photos ne doivent subir aucun changement.

Quelle que soit la langue du pays du constructeur, la fiche d'homologation devra comporter une traduction en français ou en anglais.

Au cas où une dimension ne serait pas donnée en système métrique, son équivalent dans ce système devra figurer sur la fiche.

b) Spécifications à fournir sur la fiche d'homologation

Bien que l'Annexe J prévoie une certaine liberté pour les différents groupes de voitures de production, il est obligatoire de remplir entièrement la fiche d'homologation de base lorsqu'il s'agit d'une demande d'homologation pour les groupes 2 et 4 (et tout naturellement pour les groupes 1 et 3).

En outre, cette fiche d'homologation de base ne doit contenir aucune autre information que celle demandée aux différentes questions numérotées. Chaque question ne pourra être suivie que de l'information technique concernant la pièce ou l'équipement standard et non de deux possibilités (par exemple : pièce standard et optionnelle). Toutefois dans le cas où existerait une variante de fourniture (voir Article 7, b) 1.) celle-ci doit être également

précisée sur la fiche.

Tout renseignement ou explication technique supplémentaire doit être fourni sur une feuille d'extension d'homologation séparée et être suivi d'une traduction, soit en français, soit en anglais, pour toute autre langue que celles-ci.

c) Tolérance de fabrication

Au cas où elles dépasseraient les limites fixées à l'Article 258 n), une explication pouvant comprendre des dessins sera demandée. (Prière de se reporter à la liste des tolérances de l'Article 258 n) de l'Annexe J).

Toutefois, les tolérances suivantes sont admises sur les cotes de l'arbre à cames :

$$\frac{U}{2} = \pm 0,2 \text{ mm} \qquad S - U = \pm 0,3 \text{ mm}$$

d) Photo V

Le constructeur devra indiquer soit sous le n. 204, soit sur la photo V, les dimensions de l'orifice de sortie du collecteur d'échappement.

La photo V doit montrer le collecteur complet tel qu'il est défini par l'Annexe J (jusqu'au premier tuyau unique ou premier silencieux).

e) Pare-chocs

Les photos A et B de la fiche d'homologation devront montrer la voiture munie de ses pare-chocs, s'il s'agit d'un équipement normalement livré sur la voiture sans supplément de prix et ainsi présenté dans le catalogue du constructeur.

f) Dimensions intérieures

Toute demande d'homologation pour un nouveau modèle de voiture doit être accompagnée d'un dessin (coupe latérale) indiquant les mesures représentant les cotes minimales intérieures relevées conformément à l'Article 255 b) de l'Annexe J.

g) Poids total

Lors de la détermination du poids total, le modèle doit être équipé de son système de chauffage sauf si celui-ci n'est pas disponible, même en option.

Le poids des équipements suivants ne sera pas retenu dans le poids total :

- chauffage indépendant (type pour pays froids)
- air climatisé
- radio, équipement hi-fi
- asservissements électriques de glaces et toit ouvrant
- dispositifs lave-phares.

h) Bielle

Le poids de la bielle doit être mesuré avec chapeau

boulons et coussinets.

i) Piston

Le poids du piston doit être mesuré avec l'axe et avec les segments.

j) Matériau du vilebrequin

Le matériau du vilebrequin doit être précisé sur la fiche d'homologation.

k) Pare-brise

Un pare-brise en verre feuilleté étant obligatoire en compétition, le constructeur devra certifier sur la fiche d'homologation qu'un tel pare-brise est disponible.

l) Sièges

En Groupes 1 et 3, le constructeur pourra demander l'homologation d'un siège de sport sur une fiche d'extension. Les données suivantes sont requises : photo du siège et de son système de fixation ; indication du poids, ainsi que de la marque et de la référence.

m) Fermetures de capots supplémentaires

Au cas où la modification apportée serait considérée comme une modification de carrosserie, elle devra faire l'objet d'une homologation par le constructeur, sans minimum de production.

n) Arceaux

Pour les arceaux montés en série, le constructeur doit spécifier sur la fiche « *le constructeur certifie que la structure de la voiture, arceau compris, est conforme aux normes exigées par la FIA pour les voitures ouvertes* ». En outre, il doit être fourni une photo de l'arceau seul et les spécifications techniques des éléments constituant l'arceau, y compris le poids.

o) Disques de freins

Il est demandé d'indiquer l'épaisseur de ces disques dans les informations supplémentaires (Art. 61).

p) Porte-à-faux

Les porte-à-faux Avant et Arrière devront être précisés dans les informations supplémentaires (Art. 3 a. et 3 b.)

q) Graissage de moteur par « carter sec »

En Groupes 2 et 4 l'homologation de ce dispositif se fait sans minimum de production. La fiche devra en comporter la description ainsi que la photo de ses composantes.

ARTICLE 5 : RECTIFICATION D'UNE FICHE D'HOMOLOGATION PAR LA SOUS-COMMISSION

Au cas où la Sous-Commission constaterait qu'une fiche

d'homologation d'un modèle dont l'homologation a déjà été prononcée comporterait des indications ne correspondant pas à la réalité ou non conformes aux prescriptions de l'Annexe J, cette fiche devra être rectifiée comme demandé par la Sous-Commission. La rectification sera publiée à la fin du mois dans le Bulletin Sportif de la FIA et valable à compter du premier jour du mois suivant. Toute erreur évidente n'ayant pas trait aux performances pourra être corrigée directement par le Secrétariat de la CSI.

ARTICLE 6 : RE HOMOLOGATION D'UNE VOITURE DANS UN GROUPE DE PLUS GRANDE PRODUCTION

Une voiture d'au moins quatre places passera du Groupe 4 ou 3 au Groupe 2 ou 1, à condition que le constructeur fournisse un certificat de production qui sera soumis à la Sous-Commission. L'homologation sera accordée en fonction du calendrier ci-après. De plus, selon le cas, la fiche complémentaire dûment remplie devra être adressée aux destinataires de la liste du paragraphe 1 b) dans les délais prévus.

ARTICLE 7 : EXTENSION D'HOMOLOGATION

a) Evolution normale du type

Par évolution normale, il faut entendre des modifications apportées à titre définitif (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme). L'homologation pourra être accordée si ces modifications n'affectent pas de façon notable les performances ou les caractéristiques essentielles du modèle auquel elles s'appliquent et à condition qu'elles fassent l'objet d'un additif à la fiche d'homologation de base. La quantité minimale à atteindre pour que l'homologation d'une évolution soit retenue devra être de :

Groupe 1 : 1 000

Groupe 2 : 500

Groupe 3 : 300

Groupe 4 : 200

Avant qu'une autre évolution portant sur la même pièce puisse être homologuée, le chiffre de production minimum du groupe considéré devra avoir été atteint.

Par caractéristique essentielle, on entend :

- Type de construction : carrosserie autoportante ou châssis séparé,
- Réduction importante du poids total du véhicule (au moins 5 %),
- Le type de suspension,
- Le type d'entraînement aux roues et le type du pont moteur,
- Le nombre et/ou l'emplacement de ou des arbre(s) à cames,
- Le nombre de cylindres et leur disposition,

- Le nombre de soupapes,
- La ligne générale de la carrosserie,
- L'habitabilité de la voiture.

Cependant, il est conseillé de fournir une série de nouvelles fiches d'homologation si l'évolution normale du type en question entraîne un changement de dénomination pour le modèle considéré.

Les numéros de châssis et de moteur qui accompagnent la mise en production d'une évolution ne sont pas à indiquer.

Si cette évolution modifie de façon notable une caractéristique essentielle, il est demandé de remplir de nouvelles fiches de base.

b) Variantes

Deux types de variantes sont à distinguer :

1. Variante de fourniture

Une variante de la production de série due par exemple à la livraison simultanée d'une même pièce ou accessoire par deux fournisseurs différents. Le client n'est pas en mesure de choisir l'une ou l'autre marque de fabrication. Dans ce cas il n'y a pas de minimum de production pour l'une ou l'autre variante, mais seulement pour leur ensemble. Les deux variantes doivent être décrites sur la fiche d'homologation.

2. Option

Une variante de la production de série : accessoire, équipement ou organe livré à la demande expresse du client.

Par option, on comprend par conséquent tout équipement fourni en supplément ou remplacement du modèle de base, livrable sur demande, même si cet équipement est normalement monté en série sur certaines voitures, celles par exemple destinées à l'exportation.

Une demande d'homologation pour une option n'est acceptable que si l'équipement optionnel est disponible sans discrimination auprès du constructeur et ses concessionnaires pour toute personne désirant l'acheter et figure dans les documents de diffusion commerciale du constructeur pour le modèle considéré (le numéro de référence de ces documents est donc à fournir avec chaque demande d'homologation).

La Sous-Commission se réserve le droit de faire vérifier auprès des concessionnaires la libre disponibilité de cette option.

c) Erratum

Le constructeur devra préciser les raisons de demande d'un erratum. Des errata à une fiche d'homologation déjà établie seront considérés comme des évolutions normales du type pour toute question de procédure.

Chacun des errata devra annuler et remplacer une information précédemment fournie, celle-ci étant indiquée sur la nouvelle fiche en regard du numéro de l'article de la fiche d'homologation concernée.

ARTICLE 8 : PRESENTATION DES DEMANDES D'EXTENSION D'HOMOLOGATION

- a) Une demande de variante et une demande d'évolution normale du type ne pourront pas être présentées sur une même feuille d'extension d'homologation.
- b) Les demandes de variante se référant à une fiche d'homologation d'un modèle homologué en Groupe 1 ou 3 mais qui ne seront valables que si la voiture est engagée respectivement en Groupe 2 ou 4 devront être présentées sur une feuille d'extension d'homologation séparée portant la mention VALABLE EN GROUPE 2 ou 4 SEULEMENT en lettres capitales.
- c) Les extensions d'homologation comportant des explications techniques dans une langue autre que le français ou l'anglais devront être accompagnées sur la fiche d'extension même d'une traduction exprimée dans une des deux langues mentionnées ci-dessus.

ARTICLE 9 : CONDITIONS D'HOMOLOGATION POUR LES DEMANDES D'EXTENSION

a) Moteurs

Au cas où un même modèle de carrosserie serait livré avec plusieurs moteurs d'une cylindrée et/ou d'une puissance différente(s) tout en conservant le même nombre et la même disposition de cylindres, ces moteurs peuvent être homologués sous forme de fiche additionnelle « variante », à condition que la cylindrée de ces différents moteurs soit comprise dans une seule classe de cylindrée (voir article 252 de l'Annexe J), et à condition que le constructeur fournisse pour chaque version un certificat de production minimale de même importance que celle certifiée pour le modèle de base.

D'autre part, sur la fiche de base du modèle en question, c'est le moteur dont la cylindrée et/ou la puissance sont les moins élevées qui devra obligatoirement figurer.

b) Homologation d'une évolution normale du type affectant la cylindrée-moteur

Lorsqu'un changement de la production de série normale d'une voiture entraîne une modification de la cylindrée-moteur faisant passer la voiture dans une classe différente, une nouvelle fiche d'homologation doit être établie et un nouveau certificat de production minimale fourni.

c) Boîte de vitesses supplémentaire

Une demande d'homologation pour une boîte de vitesses optionnelle, possédant un carter différent de celui d'origine,

doit être accompagnée de sa photo.

d) Modèles de carrosserie

Il sera admis de présenter des demandes d'homologation pour plusieurs modèles de carrosserie de même matériau sur un même ensemble mécanique, sous forme de fiche additionnelle 'variante' comportant les photos A, B et C de la fiche du modèle international sous réserve cependant que soient explicitement mentionnés le poids exact pour chaque modèle de carrosserie différente.

Une telle demande nécessitera un certificat de production minimale de même importance que celle certifiée pour le modèle de base, sauf quand les carrosseries ne diffèrent l'une de l'autre que par le nombre de portes ou par le montage d'un toit ouvrant. Dans ce cas, un certificat de production de 50% du chiffre du modèle de base sera suffisant. Cette règle s'applique également aux carrosseries «break».

e) Refroidissement des freins par eau

Pas de minimum de production exigé. Le constructeur four-

nira une photo du dispositif d'injection d'eau monté sur le frein et précisera si ce dispositif utilise ou non une pompe.

f) Réservoirs de carburant

Au cas où une demande d'homologation pour un réservoir monté à un emplacement différent de celui d'origine est présentée, une photo du montage devra être fournie.

ARTICLE 10 : HOMOLOGATIONS CADUQUES

Toutes les homologations se rapportant à un modèle deviennent caduques 5 ans après l'abandon de la production de ce modèle. Afin de prévenir le plus longtemps possible à l'avance les concurrents, il est demandé à chaque constructeur de fournir dans le courant du mois de Janvier de chaque année un document indiquant les modèles homologués ayant été produits, au cours de l'année précédente, en un nombre d'exemplaires de plus de 10% du minimum exigé pour l'homologation dans leurs groupes respectifs. Si pour un modèle ce renseignement est manquant, la production de ce modèle sera considérée comme abandonnée.

CALENDRIER DES PROCEDURES D'HOMOLOGATION POUR 1978

Dates limites de réception des demandes (au Secrétariat de la FIAet aux Membres de la liste page 15)

Entrée en vigueur des Homologations prononcées

15 Novembre 1977	1er Janvier 1978
15 Février 1978	1er Avril 1978
15 Mai 1978	1er Juillet 1978
15 Août 1978	1er Octobre 1978

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

ACCEPTATION DU REGLEMENT D'HOMOLOGATION ET DELEGATION DE SIGNATURE

La Société déclare avoir pris connaissance de la Réglementation intitulée «Règlement d'Homologation pour Véhicules de Production en 1978».

Elle déclare accepter les termes de cette Réglementation ainsi que toute clause additive qui aurait reçu le consentement du Comité Mixte BPICA/CSI.

Les représentants suivants de la Société sont autorisés à signer une déclaration par laquelle ils engagent la responsabilité de la Société.

Nom et Prénom Fonction

(indiquer ici si toutes les personnes mentionnées ou certaines d'entre elles doivent signer conjointement ou si une seule signature est suffisante).

Le remplacement d'une ou de plusieurs des personnes mentionnées sera notifié au Secrétariat de la FIA et à l'ACN du pays concerné.

Il est entendu que toute personne se retirant de ses fonctions en fera part à la FIA et à l'ACN concerné et indiquera le(s) nom(s), prénom(s) et fonction(s) de son(s) successeur(s).

Contre-signature de l'ACN concerné

Nom & adresse de cet ACN

Signature & Fonction

Le Directeur Général

(ou son représentant accrédité)

SPORTING INFORMATION

1978 CHAMPIONSHIPS

WORLD CHAMPIONSHIP OF DRIVERS

Entries for the 1978 Events

- The second paragraph of Art. 74 of the International Sporting Code is deleted.
- The number of competitors allowed to start will be that fixed by the table hereunder.
- The number of competitors admitted for the official practice will be this number plus 4.
- An organizer cannot accept a mass entry greater than the number of competitors allowed to start the race.
- At least 4 competitors admitted for official practice will be chosen by the organizer according to the selection formula of his choice.
- The starting grid will be decided according to the times set during official practice.

Number of cars at the start

ARGENTINA (Buenos-Aires)	24
BRAZIL (Interlagos)	22
SOUTH AFRICA (Kyalami)	26
U.S.A. West (Long Beach)	22
SPAIN (Jarama)	24
MONACO	20
BELGIUM (Zolder)	24
SWEDEN (Anderstorp)	24
FRANCE (Dijon) (Le Castellet)	26
GREAT BRITAIN (Silverstone, Brands Hatch)	26
GERMANY (Hockenheim)	24
AUSTRIA (Zeltweg)	26
NETHERLANDS (Zandvoort)	26
ITALY (Monza)	24
U.S.A. East (Watkins Glen)	26
CANADA (Mostport)	24
JAPAN (Fuji)	26

EUROPEAN SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

Art. 2 - Eligible Cars

Cars of Group 6-1978 and 5-1975 (on condition that the latter comply with article 272 a) and 272 c) of Ap-

pendix J. There will be two divisions, up to 2 litres - from 2 litres to 3 litres.

Art. 4 - Classification and Prizes

The total of points obtained during the year will be made up for each driver by division for the Sports-car Championship in compliance with Articles 9, 10 b, 11 and 15 of the General Prescriptions.

The driver having obtained the highest total in the general classification in one or other of the two divisions will be declared Champion.

EUROPEAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP

Article 4 of the Supplementary Regulations is changed as follows :

Only the drivers whose times are 120 % of the time set by the winner of their group, will be considered for the general classification.

GRAND TOURING CAR CUP

A Grand Touring Car Cup reserved for drivers, replacing the European Championship for Grand Touring Cars, will be organized in 1978.

The cars eligible to compete in this Championship will be those of Group 4 of the 1978 Appendix J.

Counting for this Cup will be all the events retained for the World Championship for Makes as well as the Le Mans 24-Hour Race.

WORLD AND EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIPS

The CSI announces that, concerning secret stages, the organizers will have complete freedom for the 1978 season. They will thus be free to choose whatever form or reconnaissance they like for the coming season, or secret stages, etc., compatible with the legislation in force in the country or countries where the event is being run.

FIA INTERNATIONAL DRIVER'S LICENCE

With reference to the regulations published in Bulletin N. 118 (July 1977), the following modifications are made to the Grades of licences with effect from **1st January 1978**, in the light of the evolution of various categories of racing during the 1977 season :

- A. F 1 and USAC Championship.
- B. F 2, F 3, Can-Am, F 5000, Groups 5 and 6 of 3 litres or over.
- C. All other cars.

Upgrading from B to A can only be made on the basis of results obtained in full international events for F 2, F 3 or the Can-Am series.

The driver must have been classified among the first 5 in at least 5 events within the 12 months prior to application, in F 2 events, or in at least 10 events within the 24 months prior to application in F 3 or Can-Am events.

All other regulations remain unchanged, except that for upgrading from B to A, events need not obligatorily count for a Championship.

HISTORICAL CARS

1978 EUROPEAN CUP FOR HISTORICAL CARS REGULATIONS (see Bulletin N. 121)

Article 2 C, «Classes», as published contained some errors and should read as follows :

Class 1 :	Supercharged GP-type cars	1931-1933 : over 2 l.;
Class 2 :	Single-seater GP-type cars	1934-1940;
Class 3 :	Single-seater GP-type cars	1947-1951 : 1.5 l. supercharged, 4.5 l. u/s.
Class 4 :	Single-seater GP-type cars	1952-1953 : 2 l. (and 2.5 l. as in 1953 Argentine GP).
Class 5 :	Single-seater GP-type cars	1954-1960 : 2.5 l., except mid-engined cars.
Class 6 :	Sports-racing cars	1950-1953 : over 2 l.
Class 7 :	Sports-racing cars	1954-1957 : over 2 l., up to 3 l.
Class 8 :	Sports-racing cars	1954-1957 : over 3 l.
Class 9 :	Sports-racing cars	1958-1960 : over 2 l., up to 3 l.
Class 10 :	Sports-racing cars	1958-1960 : over 3 l.

Article 3 : In Bulletin n. 121 there was an error in the French text only concerning the number of classes required in each race, which is 4, as stated in the English text.

In **Article 4, Classification and Prizes**, the first method for deciding an ex-aequo in the final classification of the Cup will be to take into consideration the 5th best results of the drivers (results obtained in different countries from the 4 basic results). Thereafter article 15 a) of the FIA General Prescriptions will apply.

BORDER AGREEMENTS

All the existing border agreements will be cancelled as and from **31st December 1977**. National Sporting Authorities wishing to conclude such agreements are asked to submit a detailed request to the CSI Secretariat as soon as possible.

TIME PENALTIES DUE TO MECHANICAL INCIDENTS

In those countries where the law imposes penalties for mechanical incidents during a rally, the following penalties will be inflicted :

- No rear-view mirror 200 seconds
- Windscreen wipers out of order 200 seconds
- Indicators out of order 200 seconds
- Lack or ineffectiveness of silencer or horn 200 seconds
- Starter out of order 200 seconds
- In the case where one or several of the lights specified in the regulations (2 front side-lights, 2 rear lights, 2 dipped lights, 2 headlights, 1 stop light, indicators) do not work, it will be up to the competitor to replace the defective bulbs or corresponding fuses with the equipment

aboard the car, under the supervision of a steward. In the case of failure, for each light which does not work 200 seconds

These penalties will be calculated at the moment of the initial scrutineering, but will not be counted again during the following inspections.

It is however specified that competitors must have **15 minutes** to make their cars conform to the police regulations currently in force concerning the above points.

Where it is found to be impossible to deliver current to all the specified lights, the penalty will be exclusion from the event.

CLARIFICATION TO MOTOR SPORT BULLETIN N. 119 SPORTING INFORMATION, LAST PARAGRAPH, PAGE 1

«You are reminded that in no case can an organizer penalize, other than financially, a competitor whose service vehicle has violated the Highway Code.

ADVERTISING AGREEMENTS IN RALLIES

New wording of paragraph 9 «Advertising» in «Common Organizing Conditions for Events of the World and European Rally Championships», page 46, red section.

« If an organizer wants to impose certain advertising, he must clearly state which in the Supplementary Regu-

lations and on the entry forms. Moreover an organizer must not impose on a competitor any publicity against his interests or which is incompatible with either the make of car of the competitor or with the advertising agreements which he has already signed on behalf of his car and his team.»

RADIO LIAISON IN RALLIES

Rally organizers are not allowed to limit the use of radio liaison by the competitors except where this is expressly forbidden by the laws of the country.

CLASS RESERVED TO DIESEL ENGINED CARS IN RALLIES

Organizers are recommended to make provision for a special class reserved for diesel engined cars,; (this also applies to World Championship Rallies) these cars being included in the general classification.

TECHNICAL REGULATIONS

F 1 TECHNICAL REGULATIONS

SUMMARY

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1. F 1 Car
2. Automobile
3. Land Vehicle
4. Coachwork
5. Aerodynamic Device
6. Wheel
7. Automobile Make
8. Event
9. Weight
10. Racing Weight
11. Cylinder Capacity
12. Supercharging.

ARTICLE 2 : REGULATIONS

1. Role of the FIA
2. Publication Date for Modifications
3. Validity of Comparison between Conventional and Turbine Engines
4. Dangerous Construction
5. Permanent Compliance with Regulations
6. Measurements.

ARTICLE 3 : COACHWORK AND DIMENSIONS

1. Overall Width
2. Width ahead of Front Wheels
3. Width between the Front Wheels and the Rear Wheels
4. Width of the Rear Wing
5. Overhang
6. Height
7. Aerodynamic Devices

ARTICLE 4 : WEIGHT

1. Minimum Weight
2. Ballast

ARTICLE 5 : ENGINE

1. Engine with Reciprocating Pistons — Cylinder Capacity
2. Turbine Engines.

ARTICLE 6 : FUEL, LINES AND TANKS, CABLES AND ELECTRICAL EQUIPMENT

1. Cables, Fuel lines and electrical Equipment

2. Reinforced Piping
3. Fuel Capacity
4. Fuel Tank Location
5. FTA/FT3 Rubber Bladders
6. Crushable Structures
7. Tank Fillers and Caps
8. Refuelling During the Race.

ARTICLE 6 . a : PIPING, FUEL TANKS, CABLES AND ELECTRICAL EQUIPMENT

1. Fuel Capacity
2. Fuel Tank Location
3. FAT/FT3 Rubber Bladders
4. Rubber Bladder Manufacturers
5. Printing Code of Rubber Bladders
6. Rubber Bladder Limited Period of Use
7. Fuel Fittings
8. Connections with the Chassis
9. Fuel Lines
10. Cables, Fuel Lines and Electrical Equipment
11. Reinforced Piping
12. Crushable Structures
13. Tank Fillers and Caps
14. Refuelling During the Race.

ARTICLE 7 : OIL

1. Location — Crushable Structure
2. Oil Lines
3. Catch Tank
4. Part of the Car Containing Oil : Location
5. Oil Replenishment.

ARTICLE 8 : STARTING

1. Starter
2. External Energy Source.

ARTICLE 9 : REVERSE GEAR

ARTICLE 10 : BRAKES

ARTICLE 11 : WHEELS AND TYRES

1. Location
2. Dimensions.

ARTICLE 12 : COCKPIT

1. Architecture, Access, Dimensions
2. Rear View Mirrors
3. Safety Belts.

ARTICLE 13 : SAFETY

1. Fire Extinguishers
2. Life Support System
3. Master Switch

4. Red Light
5. Suspension : Chromium Plating
6. Magnesium Sheet
7. Safety Structures.

ARTICLE 14 : FUEL

1. Commercial Fuel
2. Air.

ARTICLE 15 : FINAL TEXT.

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1. **Formula One Car :**
An automobile designed solely for speed races on circuits or closed courses.
2. **Automobile :**
A land vehicle running on at least four non-aligned wheels, of which at least two are used for steering and at least two for propulsion.
3. **Land Vehicle :**
A locomotive device, propelled by its own means, moving by constantly taking real support on the earth's surface, of which the propulsion and steering are under the control of a driver aboard the vehicle.
4. **Coachwork :**
All entirely sprung parts of the car licked by the external air stream, except the safety roll-over structures and the parts definitely associated with the mechanical functioning of the engine, transmission and running gear.
The air-box(es) and all radiators shall be considered to be part of the coachwork.
5. **Aerodynamic Device :**
Any part of the car whose primary function is to influence aerodynamic performance.
6. **Wheel :** Flange and rim.
Complete Wheel : Flange, rim and tyre.
7. **«Automobile Make» :**

In the case of Formula racing cars, an «automobile make» is a complete car. When the car manufacturer fits an engine which it does not manufacture, the car shall be considered a hybrid and the name of the engine manufacturer shall be associated with that of the car manufacturer. The name of the car manufacturer must always precede that of the engine manufacturer. Should a hybrid car win a Championship Title Cup or Trophy, this will be granted to the manufacturer of the car.

8. **Event :**
An event shall consist of official practice and the race.
9. **Weight :**
is the weight of the car in running order with its normal quantity of lubricants and coolants but without any fuel or driver on board.
10. **Racing Weight :**
is the weight of the car in running order with the driver aboard and all fuel tanks full.
11. **Cylinder Capacity :**
Means the volume swept in the cylinder(s) of the engine by the movement of the piston(s). This volume shall be expressed in cubic centimetres. In calculating engine cylinder capacity the number π shall be 3.1416.
12. **Supercharging :**
Increasing the weight of the charge of the fuel-oil mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever.
The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging.

ARTICLE 2 : REGULATIONS

1. The following regulations governing the construction of Formula 1 cars listed below are issued by the FIA.
2. Each year in October, the FIA will publish all changes made to these regulations. All such changes will take effect on the third 1st January following their publication unless otherwise agreed between the FIA and all Formula One recognized Constructors, or the Formula One Constructors Association in which case the change will take effect on the date agreed.
3. The CSI reserve their right to modify the basis of comparison established between conventional type engines and turbine engines, while giving a previous

notice of two years to start from 1st January, following the date on which the decision was made.

4. If an automobile is deemed to be dangerous, it may be excluded by the Sporting Stewards of the Meeting.
5. Automobiles must comply with these regulations in their entirety at all times during an event.
6. All measurements must be made while the car is stationary on a flat horizontal metal surface.

ARTICLE 3 : COACHWORK AND DIMENSIONS

1. Overall width of the car including complete wheels shall not exceed 215 cm, with the steered wheels in the straight ahead position.
2. The coachwork ahead of the front wheels may be extended to an overall maximum width of 150 cm. Nevertheless, any part of the coachwork ahead of the front wheels exceeding an overall width of 110 cm shall not extend above the height of the front wheel rims with the driver aboard seated normally and irrespective of the fuel load.
3. The overall maximum width of the coachwork behind the forward edge of the front wheels and in front of the centreline of the rear wheels shall not exceed 140 cm. The crushable structure is included in this width.
4. Coachwork behind the centreline of the rear wheels shall not exceed 110 cm in width.
5. Except in the case of front wheel drive when the measurement will be taken from the centreline of the rearmost substantial load carrying wheels, no part of the car shall be more than 80 cm behind the centreline of the rearmost driving wheels. No part of the car shall be more than 120 cm in front of the centreline of the foremost front wheels. The centreline of any wheel shall be deemed to be half way between two straight edges, perpendicular to the surface on which the car is standing, placed against opposite sides of the complete wheel at the centre of the tyre tread.
6. **Height :**
Except for the safety roll-over structures no part of the car shall be higher than 90 cm from the ground with the car in normal racing trim with the driver aboard seated normally.
Any part of any safety rollover structure higher than 90 cm from the ground must not be shaped to have a significant aerodynamic influence on the performance of the car.
7. Aerodynamic devices must comply with the rules relating to coachwork and must be firmly fixed whilst the car is in motion. It is permissible to bridge the gap

between the coachwork and the ground by means of flexible structures subject to the coachwork measurements.

ARTICLE 4 : WEIGHT

1. The weight of the car must not be less than 575 kg.
2. Ballast can be used provided it is secured in such way that tools are required for its removal. It must be possible to fix seals if deemed necessary by the scrutineers.

ARTICLE 5 : ENGINE

1. Engines with reciprocating pistons :
 - (a) engine cylinder-capacity without supercharging : inferior or equal to 3000 cc.
 - (b) engine cylinder-capacity with supercharging : inferior or equal to 1500 cc.

Number of cylinders : maximum 12.

2. Turbine engines will be admitted on the basis of the equivalence formula below :

$$A = \frac{C \times 0.09625}{(3.10 \times C) - 7.63}$$

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 6 : FUEL LINES AND TANKS, CABLES AND ELECTRICAL EQUIPMENT

1. Except if the cables, lines and electrical equipment are in compliance with the requirements of the aircraft industry as regards their location, material and connections, they must be placed or fitted in such a way that any leakage cannot result in :
 - accumulation of liquid in the cockpit.
 - contact between liquid and any electrical line or equipment.

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

2. All fuel lines must be external to the cockpit and, with the exception of lines permanently mounted on the engine, must be capable of withstanding a pressure of 70 kg/cm² (1000 psi) and a temperature of 260° C (500° F).
3. **Fuel Capacity :**
The total capacity of the fuel tanks shall not exceed 250 litres of which not more than 80 litres shall be contained in any one tank.
4. **Fuel Tanks :**
All fuel tanks except for the collector tank shall be situated within the main structure of the car.
A collector tank with a maximum capacity of 5 litres may be placed outside the main structure provided that it is surrounded by a crushable structure which is at least 10 mm thick and which conforms to the specifications provided for in paragraph 6 below.
5. All fuel tanks must be non self-sealing rubber bladders conforming to the specifications FIA/Spec/FT3-FIA/Spec FTA.

- (a) Safety fuel tanks approved by the FIA :

Technical Specifications :

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

- (b) Safety tank manufacturers recognized by the FIA.

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

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

- (c) Ageing of safety fuel tanks :

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

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

- (d) List of recognized manufacturers :

Federal Republic of Germany :

Uniroyal, Postfach 410. D 5100 Aachen.

United States :

Aero Technical Laboratories, 20 Beldon Place. Norwood, New Jersey 07648.

Don Allen Inc. 5730 Bankfield Drive, Culver City, California 90230.

Firestone Coated Fabrics Co., 1200 Firestone Parkway, Akron, Ohio 44301.

Fuel Safe Corporation, 15545 Computer Lane, Huntington Beach, California 92649.

Goodyear Fuel Cell Labs., The Goodyear Tyre & Rubber Co., Akron, Ohio 44316.

France :

Kleber Colombes, Division Marston, B.P. 22, 4 rue Lesage Maille, 76 Caudebec-les-Elbeuf.
Superflexit S.A., 45 rue des Minimes, 92000-Courbevoie.

Great Britain :

FPT Industries Ltd., The Airport, Portsmouth, Hants.

Marston Excelsior Ltd., Wobaston Road, Wolverhampton, Staffs.

Woodville Rubber Company Ltd., Hearthcote Rd, Swadlincote, Burton-on-Trent, DE11 9DX.

Italy :

Autodelta Spa (Alfa Romeo), Via Enrico Faermi 7, 20019 Settimo-Milanese.

Pirelli, Viale Rodi 15, Milano.

Japan :

Bridgestone Tyre Co. Ltd., 1-1 Chome Kyobashi, Chuo-Ku, Tokyo 104.

Kojima Press Ltd., 3-30 Shimolchibacho Toyota, Aichiken.

Sakura Rubber Co. Ltd., 48-14-1 Chome Sasazuka, Shibuya Ku, Tokyo.

Sumitomo Electric Industries Ltd., 15-5 Chome Katahama, Migashi-ku, Osaka.

6. **Crushable Structures :**

The entire fuel tank area of the car in direct contact with the open air stream must incorporate a crushable structure which is an integral part of the car conforming to the specifications hereafter.

This area includes the complete external area of the body/monocoque construction irrespective of such added items as water radiators, inlet ducts, wind-screens, etc.

- (a) The crushable structure should be a sandwich

construction based on fire resistant core of a minimum crushing strength of 25 lb/square inch (18 N/cm²). It shall be permitted to pass water pipes through this core, but not fuel, oil or electrical lines.

The sandwich construction must include two sheets of 1.5 mm thickness one of which shall be aluminium alloy sheet having a minimum tensile strength of 14 tons/square inch (225 N/mm²) and minimum elongation of 5 percent.

(b) The minimum thickness of the sandwich construction must be 1 cm. The side of the fore and aft fuel tank area, however, must contain crushable structure of at least 10 cm thickness at such crushable structure's thickest point, the position of this widest point to be at the constructor's discretion, over a length of at least 35 cm after which it may be gradually reduced to 1 cm.

7. Tank Fillers and Caps :

The tank fillers and their caps shall not protrude beyond the coachwork.

The filler shall have a sufficient diameter to allow for the air exhausted at the time of quick refuelling (in particular those done under pressure). Any breather pipe connecting the tank with the atmosphere shall be designed to avoid liquid leakage when the car is running and its outlet must not be less than 25 cm to the rear of the cockpit.

All filler caps must be designed to ensure an efficient locking action which reduces the risk of an accidental opening following a crash impact or incomplete locking after refuelling.

8. Refuelling during the Race :

In the event that any fuel is added after the race starts, the container from which fuel is being added must have a leak proof coupling which connects it to the tank filler on the car. The air vent of the container must be fitted with a non return valve.

ARTICLE 6 a : *New text of Article 6.*

PIPING AND PETROL TANKS, CABLES AND ELECTRICAL EQUIPMENT

These new regulations will become compulsory as from 1st January 1980. Between now and the compulsory application date, competitors may comply with either Art. 6, or Art. 6 a, as they wish.

1. The total capacity of the fuel tanks shall not exceed 250 litres.
2. All fuel tanks must be situated within the main structure of the car.
3. All fuel tanks, except for a collector tank not exceeding 5 litres capacity, must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FIA/Spec/FT3

4. All rubber bladders must be made by manufacturers recognized by the FIA.

List of recognized manufacturers : see Art. 6,5 (d).

5. All rubber bladders shall have a printed code indicating the name of the manufacturer, the specifications to which the tank has been manufactured and the date of manufacture.

6. No rubber bladders shall be used more than five years after the date of manufacture.

7. All fuel fittings (including air vents, inlets, outlets, tank fillers, inter tank connectors and access openings) must be metal fittings bonded into the fuel tank.

8. All connections between any fuel tank and the chassis (including tank fillers, air vents, access openings, inlets and outlets) must be frangible. By frangible is meant that should the fuel tank move relative to the chassis during an accident the connection between the fuel tank and the chassis will fail at a load which is less than 50 percent of the load required to pull the bonded metal fitting out of the tank.

9. All fuel lines between any fuel tank and the engine must have a self sealing breakaway valve. This valve must separate at less than 50 percent the load required to fail the fuel line or to pull the fuel line fitting out of the fuel tank.

10. Cables, Lines and Electrical Equipment :

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

- accumulation of liquid in the cockpit,
- contact between liquid and any electrical line or equipment.

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

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

12. Crushable Structures :

The entire fuel tank area of the car in direct contact with the open air stream must incorporate a crushable structure which is an integral part of the car conforming to the specifications hereafter.

This area includes the complete external area of the body/monocoque construction irrespective of such added items as water radiators, inlet ducts, wind-screens, etc.

- (a) The crushable structure should be a sandwich construction based on fire resistant core of a minimum crushing strength of 25 lb/square inch (18 N/cm²). It shall be permitted to pass water pipes through this core, but not fuel, oil or electrical lines.

The sandwich construction must include two sheets of 1.5 mm thickness one of which shall be aluminium alloy sheet having a tensile strength of 14 tons/square inch (225 N/mm²) and minimum elongation of 5 percent.

- (b) The minimum thickness of the sandwich construction must be 1 cm. The side of the fore and aft fuel tank area, however, must contain a crushable structure of at least 10 cm thickness at such crushable structure's thickest point, the position of this widest point to be at the constructor's discretion, over a length of at least 35 cm after which it may be gradually reduced to 1 cm.

13. Tank Fillers and Caps :

The tank fillers and their caps shall not protrude beyond the coachwork.

The filler shall have a sufficient diameter to allow for the air exhausted at the time of quick refuelling (in particular those done under pressure). Any breather pipe connecting the tank with the atmosphere shall be designed to avoid liquid leakage when the car is running and its outlet must not be less than 25 cm to the rear of the cockpit.

All filler caps must be designed to ensure an efficient locking action which reduces the risks of an accidental opening following a crash impact or incomplete locking after refuelling.

14. Refuelling during the Race :

In the event that any fuel is added after the race starts, the container from which fuel is being added must have a leak proof coupling which connects it to the tank filler on the car. The air vent of the container must be fitted with a non return valve.

ARTICLE 7 : OIL

1. All oil storage tanks situated outside the main structure of the car must be surrounded by 1 cm thick crushable structure.

No part of the car containing oil may be situated aft of the gearbox or final drive casing on any rear wheel driven car. In case of front wheel drive, no part containing oil may be situated behind the complete rear wheels.

2. Oil lines must be external to the cockpit and, with the exception of lines permanently mounted on the engine, must be a reinforced construction. They must withstand a pressure of 70 kg/cm² (1000 psi) and a temperature of 260 ° C (500 ° F).

3. Oil Catch Tank :

When a car's lubrication system includes an open type sump breather, this breather must vent into a catch tank of at least 3 l. capacity.

4. No part of the car containing oil may be more than 70 cm from the longitudinal centreline of the car.
5. No oil replenishment is allowed during a race.

ARTICLE 8 : STARTING

1. A starter and source of energy capable of starting the engine at least twice and operable by the driver when seated normally in the car must be carried aboard the car throughout the event.
2. A supplementary external source of energy temporarily connected to the car may be used to start the engine both on the starting grid and in the pits.

ARTICLE 9 : REVERSE GEAR

All vehicles must have a reverse gear which must be in working order when the car starts the event and which can be operated by the driver when seated normally in the car.

ARTICLE 10 : BRAKES

All cars must have a brake system which has at least two separate circuits operated by the same pedal. This system must be designed so that if leakage or failure occurs in one circuit, the pedal shall still operate the brakes on at least two wheels.

ARTICLE 11 : WHEELS AND TYRES

1. Wheels shall be external to the coachwork with the car viewed in plan with the rear aerodynamic device removed.
2. The rear wheel rim diameter shall be 13 inches. The maximum width of any rim and tyre assembly shall not exceed 21 inches. This maximum width shall be measured with the tyre at normal running pressure and the complete wheel mounted on the car resting on the ground in running order with the driver aboard. This measurement shall not be taken below the hub-level.

ARTICLE 12 : COCKPIT

1. The opening giving access to the cockpit must have the following minimum dimensions :
- length : 60 cm
 - width : 45 cm, maintained over 30 cm from the most rearward point of the seat-backrest towards

the front.

The driver must be able to enter and get out of his seat without it being necessary to open a door or move any part of the car. Sitting at his steering wheel the driver must be facing forward.

The cockpit must be so conceived that the maximum time necessary for the driver to get out does not exceed 5 seconds with steering wheel in place.

2. All cars must have at least two mirrors which give the driver visibility to the rear on each side of the car.
3. **Safety Belts :**
The wearing of two shoulder straps, one abdominal strap and two straps between the legs is mandatory. These straps must be securely fixed to the car.

ARTICLE 13 : SAFETY

1. Fire Extinguishers :

- (a) Extinguishing product : BCF (CF₂ Cl Br) – BTM (CBr F₃) – DTE (C₂ Br₂ F₄)
- (b) Minimum capacity :
drivers compartment 5 kg
engine compartment 2.5 kg
- (c) Location – Mounting method : the extinguisher bottle must be adequately protected and the bottle for the drivers compartment must be mounted within the main structure of the car. In all cases the bottle mountings must be able to withstand a 25 g acceleration.
- (d) Discharge time :
engine compartment :
10 seconds minimum
driver's compartment :
30 ± 5 seconds for BCF and DTE
60 ± 5 seconds for BTM.
Both bottles should be released simultaneously.
- (e) Drive system :
Any triggering system having its own source of energy is permitted provided it is possible to operate all extinguishers in case the main electric circuits of the car fail. The driver must be able to trigger all extinguishers when seated normally in the car with his safety belts fastened and steering wheel in place.
- (f) Checking of bottles :
The following weights shall be indicated on each bottle :
. weight of the empty bottle
. weight of the extinguishing agent
. total charged weight.
- (g) Operation :
The system must work in any position, even when

the car is inverted.

2. Life Support System :

A life support system composed of a medical air bottle connected to the driver's helmet by a flame resistant pipe must be fitted to the car and connected to the driver's helmet at all times.

3. Master-switch :

The driver seated normally with his safety belt fastened and the steering wheel in place must be able to cut off all electrical circuits by means of a spark proof circuit breaker. There must also be a clearly indicated external handle which rescue personnel can operate at a distance by a hook. This handle must be located near the base of the main roll-over bar structure and be marked by a symbol showing a red spark in a white edged blue triangle with a base of at least 10 cm.

4. All cars must have a red warning light of at least 15 watts in working order at the start of a race which : faces rearward, is clearly visible from the rear, is mounted not more than 10 cm from the car centre-line, has a minimum surface of 20 cm², a maximum surface of 40 cm², and can be switched on by the driver.
5. Chromium plating of steel suspension members of over 45 tons/inch² (725 N/mm²) tensile strength is forbidden.
6. The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.
7. **Safety Structures :**
 - (a) The basic purpose of safety structures is to protect the driver. This purpose is the primary design consideration.
 - (b) All cars must have at least two roll-over structures:
 - (i) The first roll-over structure must be in front of the steering wheel, not more than 25 cm forward of the steering wheel rim and at least as high as the top of the steering wheel rim.
 - (ii) The second roll-over structure must be not less than 50 cm behind the first and high enough so that a line extended from the top of the first structure to the top of the second will pass over the driver's helmet when he is seated normally in the car with his helmet on and seat belts fastened. If the second structure is not located behind the driver, there must be a structure behind him which is high enough so that a line extended from its top to the top of either structure in front of him will pass over the top of his helmet when he is seated normally with his helmet on and seat belts fastened.

- (c) All safety structures required by paragraph b must be capable of withstanding three loads applied simultaneously to the top of the structure which are 1.5 w laterally, 5.5 w longitudinally, and 7.5 w vertically, w being the racing weight of the car.
- (d) The design concept of the safety structures required by paragraph b shall be free. Forward facing stays which restrict the dimensions of cockpit access required by Article 12, paragraph 1 are permitted provided the driver can exit the cockpit in the time required in that paragraph.
- (e) All cars must have a structure immediately behind the driver's seat which is wider than and extends above his shoulders when he is seated normally in the car with his seat belts fastened. This structure must be capable of withstanding a sustained lateral load of 1.5 w applied to its top, w the racing weight of the car.
- (f) All cars must have a substantial structure to protect the driver's feet which is capable of withstanding a compression load of 25 w applied to the front of the car without allowing the pedals to move rearwards more than 15 cm when the car is at racing weight (w).
- (g) All cars must have a headrest which does not deflect more than 5 cm rearwards when a rearward force of 85 kg is applied. It must be designed so that the driver's head cannot be trapped between

the roll-over structure and the headrest.

ARTICLE 14 : FUEL

- 1. Fuel at 102 RON (true value), the measurement being made according to the standard ASTM D 2699, the fuel being accepted or rejected according to ASTM D 3244, with a confidence limit of 95 %.
 - 2% oxygen and 1% nitrogen as maximum figures.
 - These values are intended to accord with commercial fuels and to restrict addition of alcohols, nitro-compounds and other power boosting additives.
 - The remainder of the fuel must be composed of hydrocarbons.

In countries where no fuel suitable for use in current F 1 engines is commercially available and where the laws of the country prohibit importation of such fuel, the ASN must obtain a dispensation from the CSI for the use of aviation fuel which will then be supplied by the organizers and must be used by all competitors.

- 2. Only air may be mixed with the fuel as a comburant.

ARTICLE 15 : FINAL TEXT

The final text for these regulations shall be the French version which will be used should any dispute arise over their interpretation.

TECHNICAL REGULATIONS GROUP 7

With reference to the text published in Bulletin N. 104 (4 - 1976) :

ART. 273 A) — Prescriptions common to Formulae 1,2,3

3. Safety Roll-bar

a d d :

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.

a d d :

10. 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).

ART. 275 — International Formula N. 2

a d d :

Oil Pipes : the oil pipes should meet the prescriptions already provided for Formula 1 cars or conform with the prescriptions retained for the fuel pipes.

ART. 276 — International Formula 3

add after the paragraph : « maximum cylinder capacity » :

Oil Pipes : the oil pipes should meet the prescriptions already provided for Formula 1 cars or conform with the prescriptions retained for the fuel pipes.

CIRCUITS & SAFETY INFORMATION

SUB-COMMISSION FOR CIRCUITS AND SAFETY

National Sporting Authorities and Competitors are reminded that since 1st January 1977 (see Bulletin 109) all drivers competing in international circuit events or hill-climbs must wear crash helmets conforming to either the BSI 2495 standard or the Snell 1970 standard and are requested to ensure that this regulation is respected.

OFF-ROAD REGULATIONS

1978 EUROPEAN TROPHY FOR RALLYCROSS DRIVERS

The following regulations supersede the regulations which will appear in the FIA Yearbook and which have already gone to press.

ART. 1 — General Provisions

In 1978, there will be a European Rallycross Trophy reserved for drivers. There also will be attributed an FIA Rallycross Cup, as indicated in Article 4.

The General Prescriptions will be integrally observed for this Cup, with the exception of Art. 8 and 11, as will the FIA Regulations for Rallycross.

ART. 2 — Eligible Cars

Eligibility will be confined to rigidly closed cars of Group 5 of Appendix J, conforming to the requirements of the FIA regulations for Rallycross.

There will be two divisions :

1. For cars derived from Groups 1 and 2.
2. For cars derived from Groups 3 and 4.

Cars from different divisions will run separately, but there will be no classes within the divisions.

ART. 3 — Type of Events

The events will take place on circuits complying with the specifications of Art. 2 of the FIA Regulations for Rallycross. The number of laps in each run will be dependent on the length of the circuit, the total distance to be not less than 3,000 mt and not more than 6,000 mt.

ART. 4 — Classification and Prizes

Points will be awarded at each event according to Art. 10 b) of the General Prescriptions, in each of the 2 divisions.

The driver having obtained, at the end of the year, the highest total of points calculated in compliance with Articles 10 b) and 15 of the General Prescriptions, will be declared Winner of the Trophy. A driver may not combine points gained in both divisions.

A Cup will be awarded to the driver having accumulated the most points in the division from which the driver having been declared Champion was not chosen.

There will be only one event per country, and all results in a same division, will be included in the calculation of a driver's total.

The classification system to be applied at each qualifying event will be as follows :

Each driver will compete in three qualifying rounds, with four cars in each run. For the first round, the organizer will select the drivers by any means he may choose, subject to the approval of his ASN.

From the qualifying rounds, the best two times of each driver will be added together and three finals will be composed. The four drivers having the best time totals will compete in the A final for the 1st to 4th places in the overall classification of the event ; the next four drivers will compete for 5th to 8th places in the B final, the next four drivers for 9th to 12th places in the C final. Points will be awarded for the first 10 places, in conformity with article 10 b) of the General Prescriptions for FIA Championships, Trophies or Cups. Timing will be to tenths of a second.

ART. 5 — Supplementary Prescriptions Entries

There will be a minimum of 15 starters in the first qualifying round in each division at each event : should there be less than 15 starters in a division, only half points will be awarded for it.

There will be no points awarded if the total of starters in the event is less than 30.

Acceptance of entries will be decided by each organizer but priority will be given to the 20 leading points scorers in the Trophy.

It will not be permitted for a car to be driven by more than one driver and no driver may compete in more than one car at any one event.

ART. 6 — Qualifying Events

Will be announced in bulletin N. 123 (December).

1978 EUROPEAN CUP FOR AUTOCROSS DRIVERS

The classification system to be applied at each qualifying event will be the same as the system described in Art. 4 of the Rallycross Trophy regulations above, beginning «Each driver will compete . . .»

TECHNICAL REGULATIONS FOR AUTOCROSS CARS

The following modifications to Articles 4.1 and 4.2 come into force on **1st January 1978** :

ART. 4.1. e) — Electrical Switch

add : The switch must conform to Art. 253 g) of Appendix J.

ART. 4.1. j) & 4.1. q) — Rear Lights

These articles are **deleted**.

ART. 4.1. m) — Safety Harness

add : but the two shoulder straps must each have a separate fixation point.

ART. 4.1. n) — Roll Cages

New article :

Roll cages must be fitted, as shown in appendix J, drawing n. 2 (Art. 253 e) ; the material and dimensions of the tubes shall be as specified for cars of Group 6.

ART. 4.1. o) — Wheels

New article :

The maximum diameter permitted for wheels is 18 in. Tyres manufactured specifically for agricultural use or marked for use at limited speeds are prohibited.

If wheels in a material other than steel are used, the competitor must provide documentary evidence that the wheels have been homologated by the FIA for a series-production car, either as original equipment or as an extension or alternative equipment.

ART. 4.1. r) — Extinguishers

The minimum capacity is **reduced to 1 kg**.

New article under 4.1. :

Braking Safety System : Double circuit operated by the same pedal and complying with the following :
The pedal shall normally control all the wheels.

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

ART. 4.2. b) — Mudguards

New article :

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

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

ART. 4.2. e) — Cockpit

New specification concerning width :

The width of the cockpit, maintained over 50 cm from the most rearward point of the seat in a horizontal plane towards the front, shall not be inferior to 60 cm.

ART. 4.2. f) — Fuel Tank

New article :

The fuel tank is to be mounted in a sufficiently protected location and must be firmly fastened to the car. It must not be in the driver's compartment and must be separated from it by a fire wall. It must be situated at least 40 cm away from the cylinder head and the exhaust system.

Filler caps must not exceed the coachwork.

New article under 4.2.

Dynamos or alternators may be removed, but :

- a) each car will have a fully-charged battery;
- b) failure to restart a car on its starter-motor, on the starting grid or during a heat, will entail disqualification from the event.

*
* *

HOMOLOGATIONS

CONDITIONS FOR HOMOLOGATION OF PRODUCTION VEHICLES

1978 REGULATIONS FOR MANUFACTURERS

ARTICLE 1 : SUBMITTING OF APPLICATION

a) Conditions required from ACNs

The application for homologation of a model of production car may only be submitted to the FIA by an ACN on behalf of a manufacturer if that manufacturer has an FIA entrant licence or has established a declaration by which he undertakes to abide by the specifications of the present regulations for homologation. (see copy of this declaration appended to the present regulations).

The declaration must be submitted to the Sub-Commission for Technical Regulations, either at its first meeting of the year, or when the first application for homologation for the current year is submitted. The declaration will be valid for the whole of the current year.

This written declaration must be issued in the name of the manufacturer who actually produces the car for which the application for homologation is submitted, and must be signed by the person(s) legally authorized in the country concerned to sign officially on behalf of the manufacturing firm, either the Managing Director or another responsible person. Whoever signs, must have no connection whatsoever with the competition department of the factory.

By doing so, the manufacturer pledges to abide by the International Sporting Code and all other international regulations including the present ones, and any complementary national regulations issued by the ACN concerned, regarding the procedure of establishment and forwarding to the FIA of all applications submitted by the manufacturer.

Should any of the prescriptions not be observed, the FIA, in pursuance of Article 149, may inflict any of the penalties provided for in the International Sporting Code.

b) Examination of the Application for Homologation

Each year, during the month of October, the CSI, or in its place the Sub-Commission for Technical Regulations, will draw up the Calendar of Homologation procedures for the second year following the current one.

This Calendar will specify :

1. The date limits for receipt of applications,
2. The date of enforcement of the decisions made.

The National Sporting Authorities will submit the applications for homologation in 12 copies, all of them with original photographs, and they will send them to the following addresses :

3 copies to : the FIA Secretariat
8 Place de la Concorde
F 75008 Paris, France.

1 copy to : the BPICA
4 rue de Berri
F 75008 Paris, France.

1 copy to : ACCUS-FIA
1725 «K» Street, N.W.
Suite 302
Washington DC 20 006, USA.

1 copy to : Mr. G. CROMBAC
F.F.S.A.
136 rue de Longchamp
F 75116 Paris, France.

1 copy to : Mr. R.N. EASON-GIBSON
The RAC Motor Sport Division
31 Belgrave Square
London SW1X 8QH, Great Britain

1 copy to : Mr. Paul FRERE
Le Mas des Cayrons
684 Chemin Ste Elizabeth
F 06140 Vence, France.

1 copy to : C.S.A.I.
9 Via Pola
I-20124 Milano, Italy.

1 copy to : Mr. C. SCHILD
Automobile Club de Suisse
2 Laupenstrasse
CH 3001 Bern, Switzerland.

1 copy to : Mr. H.W. SCHMITZ
O.N.S.
Baseler Platz 6
D 6 Frankfurt/M., R.F. d'Allemagne.

1 copy to : Mr. C. DEUTSCH
S.I.A.
3 Avenue du Président Wilson
F 75016 Paris, France.

Each application will be received by the FIA Secretariat and the various members of the Sub-Commission for homologation by the dates mentioned under Article 10, at the latest. Any delay will automatically entail the postponement of the application until the following meeting.

Primarily, the National Sporting Authorities will ensure that the applications are complete and in conformity with the regulations, before dispatching them to the addresses mentioned here-above.

c) Publishing of Homologations

As soon as possible after the closing date for applications, the FIA Secretariat will draw up a complete list of all applications received within the prescribed time-limit. This list will be circulated among the ACNs having submitted an application for homologation, and among the members of the Sub-Commission for Homologations listed above.

Following each meeting of the Sub-Commission, a list including the applications for homologation having been approved at the said meeting will be published in the FIA Motor Sport Bulletin issued on the 1st of the month following the meeting. Homologation will be valid as from this same date.

Moreover, following each meeting of the Sub-Commission, the Secretariat will draw up a detailed report on the meeting, which will mention all applications approved subject to some conditions or left pending until the next meeting.

For the applications accepted with reserves, the homologation will not be pronounced until the first day of the month following the receipt and approval by the FIA Secretariat of the supplementary information demanded by the Sub-Commission. This supplementary information will have to reach the FIA Secretariat not later than on the day of the homologation meeting following immediately the one for which the application has been made. Should this condition not be fulfilled, a new application will have to be submitted according to the present regulations.

d) Homologation of a car manufactured identically in several countries

Each manufacturer will be asked to fill in a form, the Sub-Commission remaining the only body competent to decide whether or not a single homologation may be granted for several manufacturers.

ARTICLE 2 : MINIMUM PRODUCTION

The minimum production required for homologation, in the requested Group must be completed in full at the latest on the last day of the month preceding the meeting.

The certificate of production, established by the manufacturer in compliance with the model appended to the present regulations for homologation and signed by the person(s) mentioned under Art. 1 a), must be received by the FIA at the latest on the day the meeting is to be held. They should be written in either French or English, and should specify the model and extension referred to.

However, the possibility will be considered of submitting to the Sub-Commission applications for homologations for which the minimum required production has not yet been fully completed.

The conditions are as follows :

1. The series-production must have reached 50% of the minimum figure required on the date of receipt of the application for homologation.
2. The manufacturer agrees upon a verification of the minimum production, at a date fixed by him as being that of the completion of the said minimum production. In order to give the Secretariat enough time to prepare the verification at the manufacturer's works, the manufacturer is bound to notify the Secretariat at least 2 weeks before the fixed date.
3. The final homologation of the model concerned will become valid as from the 1st of the month following that of the verification.
4. A treble homologation fee will be charged. Moreover, the manufacturer will have to pay the National Sporting Authority responsible for the inspector, the following expenses :
 - . Transportation from home of person deputed to make the inspection and back ; it includes : air-plane return ticket — tourist class —, and/or rail fares 1st class.
 - . Taxi fares and/or renting of a car.
 - . Fixed allowance : according to the tariff in force.

ARTICLE 3 : VERIFICATIONS AND ADDITIONAL INFORMATION

The Sub-Commission reserves its right to carry out any verification concerning the number of cars manufactured or the technical datas of the application form for homologation, either at the works, at the manufacturer's official dealers, or in collaboration with an appropriate Government institution, this in any country where the model considered is sold.

Should the Sub-Commission find out, following such a

verification that an application for homologation is not in compliance with the International Sporting Code, the regulations for homologation or previous declarations, the manufacturer, independently from the penalty which may be inflicted by the CSI, will have to refund all expenses entailed by the said verification. The ACN to whom the manufacturer is answerable, will guarantee the payment of these charges to the FIA.

Should the Sub-Commission decide to check the weight of a model, the verification will be carried out as follows : 5 cars of the model concerned will be chosen at random at the manufacturer's works and/or his dealers. The average of the 5 weights will be considered as the determinant figure.

The CSI reserves its right to check existing homologation and can thus ask the manufacturer for additional information. Where it can be established that false declarations have been made, the CSI can suspend and/or cancel the homologation concerned, and impose other sanctions on the manufacturer involved, such as the refusal to consider other requests for homologation for a given period, the imposition of a fine, etc.

ARTICLE 4 : HOMOLOGATION FORMS

a) Homologation Forms of International Type

The FIA Secretariat has had the basic homologation form and amendment forms printed in French/English, and each ACN who would not intend to print their own form may order copies of it which will be sent subject to a small charge.

Those ACNs who wish to print their homologation form are reminded of the fact that the technical datas must remain absolutely identical to those of the FIA form, and in particular the numbering of the items and the lettering of the photographs may not be subject to any modification.

Whatever the language of the country of the manufacturer of a car, the homologation form must include a translation into French or English.

If any dimensions are not stated in metric, the metric equivalent must be given.

b) Information to be given on the homologation form

Although Appendix J provides for a certain freedom for the various groups of production cars, it is mandatory to completely fill in the homologation form whenever it concerns an application for homologation in Groups 2 and 4 (and naturally, Groups 1 and 3).

Moreover, the basic homologation form may not include any other information than that required by the different numbered questions. Each question shall be followed solely by technical information concerning the standard part of equipment and not by two possibilities (for instance : standard and optional part).

However in the case where a supply variant exists (see Article 7, b) 1.), this should also be specified on the form.

Any supplementary or technical explanation must be supplied on a separate addendum sheet and be followed by a translation into either French or English for any different language.

c) Manufacturing tolerances

If they exceed the limits provided for by Art. 258 n), they must be supported by drawings or other documents. (Please refer to Art. 258 n) of Appendix J).

However, the following tolerances are allowed for camshaft dimensions :

$$\frac{U}{2} = \pm 0.2 \text{ mm} \qquad S - U = \pm 0.3 \text{ mm}$$

d) Photo V

The manufacturer shall indicate on Photo V the dimensions of the exhaust port at the exit of the exhaust manifold.

Photo V must show the complete manifold such as it is defined in Appendix J (up to the first single pipe or first muffler).

e) Bumpers

Photographs A and B of the homologation form must show the car fitted with its bumpers, if this equipment is normally delivered with the car without any extra charge and if the car is shown as such in the manufacturer's catalogue.

f) Interior Dimensions

All applications for homologation of a new model of car must be accompanied by a drawing (longitudinal section) indicating the measurements which should represent the minimum interior dimensions taken in compliance with Appendix J - Article 255 b).

g) Total Weight

For the determination of the total weight, the model must be equipped with its heating-system, except if the latter is not available even optionally.

The weight of the following items is not to be taken into consideration in the total weight :

- independent heating system,
- air conditioning system,
- radio and Hi-Fi equipment,
- electric servo and sun roof,
- headlamp washer.

h) Connecting-Rod

The weight of the connecting-rod must be measured with

bearing cap, bolts and bearings.

i) Piston

The weight of the piston must be measured with the gudgeon-pin and the piston-rings.

j) Material of the crank-shaft

The material of the crank-shaft must be specified on the homologation form.

k) Windscreen

Since a windscreen in laminated glass is compulsory in competition, the manufacturer must certify on the homologation form, that such a windscreen is available.

l) Seats

For Groups 1 and 3, manufacturers may ask for homologation of a sports seat on a separate extension form. The following data are required : photograph of the seat and of its mounting system, weight, make and reference.

m) Additional bonnet and boot lid fasteners

Should the modification made be considered a modification of the coachwork, it should be homologated by the manufacturer, with no production minimum.

n) Roll-over bars

For series-mounted roll-over bars, the manufacturer must specify on the form «*The manufacturer certifies that the car's structure, including the roll-bar, complies with the standards required by the FIA for open cars*». In addition, a photo of the roll-bar alone must be provided, as well as the technical specifications of the components constituting the roll-over bar, including weight.

o) Disk Brakes

The thickness of these brakes should be specified in the Additional Information (Art. 61).

p) Overhang

The front and rear overhangs should be specified in the Additional Information. (Art. 3a. and 3b.).

q) Dry-Sump lubrication of the engine
in Groups 2 and 4.

This system is homologated without a production minimum. The form should include its description, as well as the photographs of its components.

ARTICLE 5 : CORRECTION OF A HOMOLOGATION FORM BY THE SUB-COMMISSION

Should the Sub-Commission find that the homologation

form of an already homologated model contains specifications which are inaccurate or do not comply with the prescriptions of Appendix J, this form would have to be corrected as instructed by the Sub-Commission. The correction would be published by the end of the month, in the FIA Motor Sport Bulletin, and be valid as from the 1st day of the following month. All obvious error having no connection with the performances will be corrected directly by the Secretariat of the CSI.

ARTICLE 6 : RE-HOMOLOGATION OF A CAR IN A GROUP OF GREATER PRODUCTION

A car which is at least a 4-seater may pass from Group 4 or 3 into Group 2 or 1 under the condition that the manufacturer provides a production certificate which will be submitted to the Sub-Commission. Homologation will be granted according to the hereafter calendar

Furthermore, according to the case, the complementary homologation form duly filled will have to be sent to the people listed in Art. 1 b) in the foreseen delays.

ARTICLE 7 : EXTENSIONS OF HOMOLOGATION

a) Normal Evolution of the Type

By normal evolution must be understood modifications introduced for good (abandonment of the production of the model in its old form). Homologation of these modifications may be granted if they do not change noticeably the performances and main characteristics of the model concerned, and provided they be mentioned on an amendment form appended to the basic homologation form. The minimum production figures to be reached for homologation of an evolution are :

Group 1 : 1,000	Group 3 : 300
Group 2 : 500	Group 4 : 200

Before a further evolution concerning the same item can be homologated the production figure of the group has to be attained.

By main characteristics are meant :

- The type of construction : monocoque or separate chassis.
- Important reduction of the total weight of the vehicle (at least 5 %).
- The type of suspension.
- The type of final drive and the type of differential.
- The number of cylinders and their arrangement.
- The number and/or the location of the camshaft(s).
- The number of valves.

- The general shape of the coachwork.
- The seating capacity of the car.

However, should the introduction of such modifications entail a change in the denomination of the model, it would be advisable to draw up a completely new set of homologation forms.

Engine and chassis numbers for the beginning of the new series-production are not necessary.

If this evolution radically changes a main characteristic, new basic homologation forms must be filled out.

b) Variant

Two types of variants should be distinguished :

1. Supply variant

A variant of the series-production due, for instance, to the simultaneous delivery of a same part or accessory by two different suppliers. The customer has no opportunity to choose one or the other make.

In the case where no production minimums exist for one or the other variants, but only for their total numbers, the two variants must be described on the homologation form.

2) Option

A variant of the series-production : accessories, equipment, or element delivered on express request of the customers.

By option must therefore be understood all equipments supplied in supplement to or in replacement of the basic model available on request, even if this equipment is normally fitted on certain series-production cars, for instance, those for exportation.

Any application for homologation of an option can only be accepted if the optional equipment is freely available from the manufacturer and from his dealers for anybody wishing to purchase it and is mentioned in the commercial diffusion documents of the model concerned (the reference number in these documents must therefore be mentioned with all application for homologation).

The Sub-Commission reserves its right to control at the dealers that this option is freely available.

c) Erratum

The manufacturer must state the reasons for a request for an erratum. Errata to an already established homologation form will be considered as normal evolution of the type as regards any question of procedure.

Any erratum may cancel and replace a previous information, which should be clearly shown on the new form in relation to the number of the article of the homologation form concerned.

ARTICLE 8 : SUBMISSION OF APPLICATIONS FOR EXTENSIONS OF HOMOLOGATION

- a) An application for variant and one for normal evolution of the type may not be entered on the same amendment sheet.
- b) Applications for variant which refer to the homologation form of a model homologated in Group 1 or 3, and which will be valid only if the car is engaged respectively in Group 2 or 4, must be entered in a separate amendment sheet, bearing the mention : **VALID FOR GROUP 2 OR 4 ONLY** in capital letters.
- c) Extension of homologation including technical explanations in another language than French or English must be accompanied on the extension form itself by a translation expressed in either of the two above languages.

ARTICLE 9 : CONDITIONS FOR HOMOLOGATION OF AMENDMENTS

a) Engines

Should a same coachwork model be available with several engines of different power and/or cylinder-capacity, while retaining the same number and arrangement of cylinders, these engines may be homologated by submitting an additional variant form, provided the cylinder-capacities of the different engines remain within the same engine-capacity class (see Art. 252 of Appendix J) and provided the manufacturer supplies for each version a certificate of minimum production of the same order as that given for the basic model.

Moreover, on the basic form of the model concerned, it is the engine of the lowest power and/or cylinder-capacity which must appear.

b) Homologation of a normal evolution of the type affecting the engine displacement

Whenever a change in the normal series-production of a car entails a modification of the engine displacement entailing the passing of the car into another class, a new homologation form must be established and a new certificate of minimum production must be supplied.

c) Additional gear-box

For any application for an optional gear-box with a different casing than the original one must include a photograph thereof.

d) Coachwork models

An application for homologation of several coachwork models of the same material of an identical mechanical unit may be presented on a «variant» amendment form which must include photos A, B and C, of the FIA homologation form, provided the exact weight of each distinct

model of coachwork be clearly mentioned.

Such an application must be supported by a certificate ascertaining that the minimum production is at least equal to that certified for the basic model, except when the difference in coachwork only concerns the number of doors or the fitting of a sunroof. In that case a production certificate for 50 % of the minimum number required will be sufficient. This rule also applies to «Estate» bodyworks.

e) Cooling brakes with water

No production minimum required. The manufacturer shall provide a photo of the water injection device mounted on the brake and shall indicate whether or not this device uses a pump.

f) Fuel tanks

In the case where a homologation request is presented for

a fuel tank mounted in a place other than that of origin, a photograph of the mounting complete with the tank in place, must be supplied.

ARTICLE 10 : DELETED HOMOLOGATIONS

All homologations concerning a given model are deleted 5 years after the production of this model has stopped. So as to warn competitors as far in advance as possible, each manufacturer is requested to provide, in January of each year, a document stating the homologated models produced in the previous year, the number of examples produced during that year being more than 10 % of the minimum required for homologation in their respective groups.

If a model does not have a «production certificate», production of this model will be considered to have stopped.

CALENDAR OF HOMOLOGATION PROCEDURES FOR 1978

**Date Limits for the receipt of application
(at the FIA Secretariat, and to the Members
listed on page 36)**

Homologation valid as from :

15th November 1977	1st January 1978
15th February 1978	1st April 1978
15th May 1978	1st July 1978
15th August 1978	1st October 1978

<p>Signature : General Manager or authorized representative</p>	<p>Name & Address of the ACN responsible for the manufacturer Signature & Position :</p>
<p>5671 5 16 New Silvia (1776 cc)</p>	<p>Homologation Group 1</p>
<p>5671 5 16 New Silvia</p>	<p>Homologation Group 1</p>
<p>5672 5 16 Honda Accord (1500 cc)</p>	<p>Homologation Group 1</p>
<p>5671 CIV</p>	<p>Poids - Interieur - Poids - Motor - Camionerie</p>
<p>5608 Corolla TE 30</p>	<p>Lubrification par Carter sec (Gr. 2)</p>
<p>5604 Sprinter Coupé TE 45</p>	<p>Lubrification par Carter sec (Gr. 2)</p>

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

INTERNATIONAL SPORTING COMMISSION

COVENANT FOR HOMOLOGATION PROCEDURE AND PROXY SIGNATURE

The Company declares that it acknowledges the Regulations called «1978 Homologation Regulations for Production Vehicles» issued by the F.I.A.

It pledges to abide by the provisions of these regulations as well as any further clauses which may be approved by common consent by the Joint Committee BPICA/CSI.

The following representatives of the Company are entitled to sign a declaration whereby they involve the responsibility of the Company.

Name and Surname Position

(Indicate here whether all persons or a certain number of them have to sign or if only one signature is sufficient).

The replacement of one or several of the above mentioned persons will be notified to the FIA Secretariat and to the ACN of the country concerned.

It is understood that any person retiring from these functions will notify the FIA and the ACN of the name(s) and position(s) of his(their) successor(s).

To be countersigned by the ACN concerned
Name & Address of the ACN responsible
for the manufacturer
Signature & Position :

Signature :
General Manager
or authorized representative

*
* *

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

LISTE ADDITIONNELLE D' HOMOLOGATIONS 1977 / 11

ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1977 / 11

VALIDABLES A PARTIR DU / VALID AS FROM 1/10/77

(D) ALLEMAGNE FED.

OPEL

5516 Commodore B GS/E 15/7E Errata : Diamètre des disques de freins AR — Dimensions des plaquettes de freins.

(F) FRANCE

PEUGEOT

3069 504 Coupé V 6 7/1E Carrosserie — Dimensions — Roues — Boîte de Vitesses (Gr. 4)

RENAULT

5668 R 14 TL (1218 cc) Homologation Groupe 1

5650 R 5 Alpine 6/4V Réservoir FT3 en position centrale

(GB) GRANDE-BRETAGNE

FORD

5566 Escort RS 2000 23/13 V Fixation moteur — Protection différentiel

(J) JAPON

NISSAN

5671 S 10 New Silvia (1770 cc) Homologation Groupe 1

5671 S 10 New Silvia 1/1V Boîte de vitesses

HONDA

5672 SJ Honda Accord (1600 cc) Homologation Groupe 1

5531 Civic 7/4V Poids — Intérieur — Freins — Moteur — Carrosserie

TOYOTA

5603 Corolla TE 30 10/8V Lubrification par carter sec (Gr. 2)

5604 Sprinter Coupé TE 45 8/6V Lubrification par carter sec (Gr. 2)

(I) ITALIE

FIAT

5669	131 Mirafiori 1756 (1756 cc)		Homologation Groupe 1
	«	1/1V	Version 4 portes
	«	2/2V	Sièges
5608	131 Mirafiori 1600	8/5V	Suspension — Roues
5670	127 L/1050 (1049 cc)		Homologation Groupe 1
	«	1/1V	Carburateur — Version 3 portes — Intérieur — Roue
5414	127	8/4V	Version 3 portes
647	Abarth 131 Rally	11/10V	Suspension — Frein à main

VALIDABLES A PARTIR DU / VALID AS FROM 1 / 11 / 77

(D) ALLEMAGNE FED.

OPEL

5516 Commodore BGS/E 16/8E Réduction de poids consécutive à 12/6E

VW

5601 86 — 0.9 l. 11/3E Poids des bielles

AUDI — NSU

5559 80 GTE 19/8E Freins AR — Orifice d'admission de culasse — Poids des bielles et pistons

5582 86 — 1.1 l. 14/4E Poids des bielles

(GB) GRANDE-BRETAGNE

FORD

650 Escort RS 2/2V Boîte de vitesses — Embrayage — Arceaux — Suspension — Freins — Freins à main

(I) ITALIE

AUTOBIANCHI

5518 A 112 Abarth A1 9/6V Suspension renforcée (Gr. 2)

5606 A 112 Abarth 7/6V Suspension renforcée (Gr. 2)

LANCIA

640 Stratos HF 10/7V Fusée roue AV — Suspension AV

(J) JAPON

TOYOTA

5637 Celica RA 24 4/3V Suspension — Freins AV — Spoiler AR — Rapports BV et pont (Gr. 2)

RESULTATS PROVISOIRES 1977

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES 1977

1977 WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	Monte Carlo	Swedish Rally	Portugal	Safari	South Pacific	Acropolis	1000 Lakes	Cratérium du Québec	San Remo	TOTAL
1. FIAT	16	14	18	—	18	12	16	18	18	130
2. FORD	—	14	16	18	16	18	18	14	10	124
3. OPEL	9	17	13	—	—	4	8	—	13	64
4. TOYOTA	—	10	14	—	9	—	12	9	—	54
5. LANCIA	18	—	—	14	—	—	—	—	14	46
6. DATSUN	—	—	—	16	—	14	—	10	—	40
7. SAAB	—	18	—	—	—	—	—	10	—	28
8. PORSCHE	14	—	4	—	—	—	—	—	9	27
9. CHRYSLER	—	—	—	—	—	10	14	—	—	24
10. MITSUBISHI	—	—	—	12	2	—	—	8	—	22
etc... 21 classés / classified.										

RESULTATS PROVISOIRES (suite) / PROVISIONAL RESULTS (contd.)

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS

EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

(après le / after the Rallye d'Espagne)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41				
COEFFICIENT	1	4	1	1	1	3	2	2	3	3	3	2	3	2	1	2	2	1	3	3	3	3	2	3	2	4	1	2	1	4	2	1	4	1	2	2	1	4	1	1	1	1			
1. B. DARNICHE/ A. MAHE							40		60	60	60	(40)			60	80										80																		555	500
2. M. MOUTON / * F. CONCONI											30				45												60																	215	215
3. A. VATANEN												40																																190	190
4. R. BROOKES									60		24	24																																144	144
5. POND										36		30																																131	131
6. B. FERNANDEZ																																											129	129	
7. B. COLEMAN																																											125	125	
8. S. CANELLAS																																											124	124	
9. M. VERINI																																											113	113	
10. G. STAEPELAERE																																											110	110	
11. PREGLIASCO																																											105	105	
12. A. WARBOLD																																											100	100	
13. A. ZANINI																																											84	84	
14. A. DAWSON																																											82	82	
15. S. MUNARI																																											80	80	

etc... 236 classés / classified.

* Coupe des Dames.

RESULTATS PROVISOIRES (suite) / PROVISIONAL RESULTS (contd.)

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS (suite)

R 1	Jänner Rally	R 22	Rallye d'Antibes Esso
R 2	Marlboro Arctic Rally	R 23	24 Uren Van Ieper
R 3	Boucles de Spa	R 24	Rallye Alpi Orientali
R 4	Galway Rally	R 25	Rallye de Pologne
R 5	Rally Marktredwitz	R 26	Hunsrück Rallye Idar Obserstein
R 6	Rallye Costa Brava	R 27	Rallye du Danube
R 7	Snow Rally	R 28	Taurus Rally
R 8	Rally di Sicilia	R 29	Rally San Martino di Castrozza
R 9	Circuit of Ireland	R 30	Rally Baltic
R 10	Rally Isola d'Elba	R 31	Rallye de Halkidiki
R 11	Rallye Firestone	R 32	Tour de France
R 12	Gulf Tulip Rally	R 33	Manx Trophy
R 13	Criterium Alpin	R 34	Cyprus Rally
R 14	Welsh Rally	R 35	OEASC Rallye
R 15	YU Rally	R 36	Rallye de la Châtaigne
R 16	Critérium Lucien Bianchi	R 37	Rallye de Espana
R 17	Rallye Hessen	R 38	Rallye de Varsovie
R 18	South Swedish Rally	R 39	Volta ao Algarve
R 19	Rally delle 4 Regioni	R 40	Rallye du Bosphore à Istanbul
R 20	Scottish Rally	R 41	Tour de Crète
R 21	Rallye Zlatni Piassatzi		

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F1 1977

1977 WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

	Argentine	Brsil	Afrique du Sud	Long Beach	Espagne	Monaco	Belgique	Suède	France	Total 1/2 saison	Grande-Bretagne	Allemagne	Autriche	Pays-Bas	Italie	Watkins Glen	Canada	Japon	Total réel	Total retenu
1. Niki	-	4	9	6	-	6	6	-	2	33	6	9	6	9	6	3	-	-	72	72
2. Jody	9	-	6	4	4	9	-	-	-	32	-	6	-	4	-	4	9	-	55	55
3. Mario	2	-	-	9	9	2	-	1	9	32	-	-	-	-	9	6	-	-	47	47
4. Carlos	4	9	-	-	6	4	-	4	1	28	-	3	3	1	-	1	-	6	42	42
5. James	-	6	3	-	-	-	-	-	4	13	9	-	-	-	-	9	-	9	40	40
6. Jochen	-	-	2	-	3	3	-	6	-	14	3	-	1	-	3	-	4	-	25	25
7. Alan	-	-	-	-	-	1	2	-	-	3	-	-	9	-	4	-	3	3	22	22
8. Gunnar	-	2	-	-	2	-	9	-	3	16	4	-	-	-	-	-	-	-	20	20
9. Patrick	-	-	4	3	-	-	-	3	-	10	-	-	-	-	-	-	6	4	20	20
10. Jacques	-	-	-	-	-	-	-	9	-	9	1	-	-	6	-	-	-	2	18	18
11. Hans	-	-	-	-	1	-	1	-	-	2	2	4	4	-	-	-	-	-	12	12
12. Emerson	3	3	-	2	-	-	-	-	-	8	-	-	-	3	-	-	-	-	11	11
13. John	-	-	1	-	-	-	-	2	6	9	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9
14. Ronnie	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-	2	-	1	-	-	-	7	7
15. Carlos	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
16. Vittorio	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	2	-	-	-	-	1	-	6	6
17. Clay	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	2	-	-	5	5
Patrick	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	2	-	5	5
19. Jean-Pierre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Renzo	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Riccardo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1
PATRESE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F1 1977

1977 WORLD CHAMPIONSHIP FOR F1 DRIVERS

COUPE DES CONSTRUCTEURS - MANUFACTURERS CUP

	Argentine	Brsil	Afrique du Sud	Long Beach	Espagne	Monaco	Belgique	Suede	France	Total 1/2 Saison	Grande-Bretagne	Allemagne	Autriche	Pays-Bas	Italie	Watkins Glen	Canada	Japon	Total réel	TOTAL RETENU
1. FERRARI	4	9	9	6	6	6	6	4	(2)	50	6	9	6	9	6	3	-	6	97	95
2. LOTUS	2	2	-	9	9	2	9	1	9	43	4	-	-	-	9	6	-	-	62	62
3. Mc LAREN	-	6	3	-	3	3	-	6	4	25	9	-	1	-	3	9	4	9	60	60
4. WOLF	9	-	6	4	4	9	-	-	-	32	-	6	-	4	-	4	9	-	55	55
5. BRABHAM	6	-	1	-	1	-	1	2	6	17	2	4	4	-	-	-	-	-	27	27
TYRRELL	-	-	4	3	-	-	4	3	-	14	-	-	2	-	1	-	6	4	27	27
7. SHADOW	-	1	-	-	-	1	2	-	-	4	-	-	9	-	4	-	3	3	23	23
8. LIGIER	-	-	-	-	-	-	-	9	-	9	1	-	-	6	-	-	-	2	18	18
9. COPERSUCAR	3	3	-	2	-	-	-	-	-	8	-	-	-	3	-	-	-	-	11	11
10. ENSIGN	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	2	2	2	2	-	10	10
11. SURTEES	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	2	-	-	-	-	1	-	6	6
12. ATS - Penske	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES 1977

1977 WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	Daytona	Mugello	Silverstone	Nürburgring	Watkins Glen	Mosport	Brands Hatch	Hockenheim	Vallelunga	Total réel	TOTAL RETENU
1. PORSCHE	20	20	20	20	20	20	20	20	20	180	140
2. BMW	—	—	10	12	—	—	3	12	—	37	37
3. DE TOMASO	—	—	—	—	—	—	—	—	12	12	12
4. FERRARI	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8
5. LANCIA	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3
6. FORD	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2
DIVISION 1											
1. BMW	—	—	20	20	20	20	20	20	—	120	120
2. FORD	—	20	—	12	—	—	—	—	—	32	32
3. FIAT	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20	20
4. PORSCHE	—	—	—	—	—	—	—	15	—	15	15
5. VW	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	4
DIVISION 2											
1. PORSCHE	—	20	20	20	—	—	—	20	20	100	100
2. LANCIA	—	12	—	—	—	—	—	—	—	12	12
DIVISION 3											
1. PORSCHE	20	20	20	20	20	20	20	20	20	180	140

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE F2 1977

1977 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR F2 DRIVERS

		Silverstone	Thruxton	Hockenheim	Nürburgring	Vallelunga	Pau	Mugello	Rouen	Nogaro	Pergusa	Misano	Estoril	Donington	Total réel	TOTAL RETENU
1. René	ARNOUX	9	—	9	3	—	9	—	—	9	6	—	6	1	52	52
2. Eddy	CHEEVER	—	6	—	9	4	—	—	9	2	—	6	4	—	40	40
3. Didier	PIRONI	—	—	—	4	6	6	—	4	—	3	2	9	4	38	38
4. Bruno	GIACOMELLI	—	—	—	2	9	—	9	—	3	—	—	—	9	32	32
5. Riccardo	PATRESE	1	2	6	—	—	4	6	6	6	—	—	1	—	32	32
6. Keijo	ROSBERG	—	—	1	6	—	—	—	—	—	9	—	3	6	25	25
7. Ingo	HOFFMANN	3	—	—	1	—	—	—	2	4	4	4	—	—	18	18
8. Alberto	COLOMBO	2	3	2	—	2	3	4	1	1	—	—	—	—	18	18
9. Alex	PESENTI ROSSI	—	—	4	—	3	—	3	—	—	—	3	—	—	13	13
10. Brian	HENTON	—	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	12
11. Lamberto	LEONI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9	9
12. Ray	MALLOCK	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
13. Marc	SURER	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	5	5
14. Patrick	NEVE	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Alex	RIBEIRO	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
16. Gaudenzio	MENTOVA	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	4	4
17. Gian Franco	BRANCATELLI	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	3
18. Derek	DALY	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2
Danny	SULLIVAN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
20. Hans	ROYER	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Luciano	PAVESI	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Riccardo	ZUNINO	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Bernard	de DRYVER	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
«GIANFRANCO»		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE F 3 1977

1977 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR F 3 DRIVERS

			Paul Ricard	Nurburgring	Zandvoort	Zolder	Österreichring	Imola	Pergusa	Monza	Croix-en-Ternois	Knutstorp	Kassel Calden	Donington	Jarama	Vallelunga	Total réel	TOTAL RETENU
1.	Piercarlo	GHINZANI	4	9	4	9	6	9	6	(3)	—	—	—	3	4	4	61	58
2.	Anders	OLOFSSON	3	6	9	—	9	2	—	—	1	9	4	—	3	—	46	46
3.	Nelson	PIQUET	—	—	—	—	4	—	—	—	4	6	9	1	9	—	33	33
4.	Beppe	GABBIANI	9	—	1	—	—	—	—	6	6	4	—	—	—	—	26	26
5.	Oscar	PEDERSOLI	—	—	—	—	—	6	9	—	—	—	—	—	—	9	24	24
6.	Piero	NECCHI	1	1	—	6	—	4	—	4	—	—	—	—	—	6	22	22
7.	Elio	de ANGELIS	—	—	—	—	3	3	—	9	—	—	—	—	—	3	18	18
8.	David	KENNEDY	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	6	—	6	—	17	17
9.	Derek	DALY	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	4	—	—	13	13
10.	John	NIELSEN	2	—	6	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	13	13
11.	Bertrand	SCHAEFFER	6	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	2	—	11	11
12.	Brett	RILEY	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9	9
13.	Eje	ELGH	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	9	9
14.	Ulf	SVENSSON	—	4	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
15.	Marcello	ROSEI	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	1	5	5
16.	Geoff	LEES	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
17.	Peter	SHARMANN	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	4	4
18.	Daniele	ALBERTIN	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	4	4
19.	Dieter	KERN	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
	Filippo	NICCOLINI	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3
	Jack	NELLEMAN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	3
22.	H. ROTHEN	GATTER	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	3
23.	Roberto	CAMPOMINOSI	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2
	Patrick	GAILLARD	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2
	Geoffrey	BRABHAM	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
	Sigrid	STOLER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
26.	Henrik	SPELLERBERG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	2
27.	Derek	WARWICK	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
	Roberto	FARNETTI	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
	Fernando	SPREAFICO	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1977

1977 EUROPEAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP

		Ampus	Montseny	Estrela	Rosfeld	Bolzano	Trento Bondone	Dobratsch	Andorra	Mont Dore	St Ursanne Les Rangiers	Scarfiotti	Potenza	Total réel	TOTAL RETENU
DIVISION 1															
1.	Anton FISCHHABER	—	10	—	20	20	20	10	(10)	15	12	20	20	157	147
2.	Herbert STENGER	—	—	—	—	20	10	20	20	15	15	20	20	140	140
3.	Franz BAUMANN	20	(6)	—	10	15	15	15	15	10	(4)	12	15	127	127
4.	Hartmut BOEHME	—	8	—	4	12	20	10	10	2	12	15	—	93	93
5.	Jean Marie BONNEMAISON	15	7.5	10	—	15	15	7.5	7.5	12	—	—	—	89.5	89.5
6.	Herbert HUERTER	—	—	15	3	10	12	12	8	—	2	—	—	62	62
DIVISION 2															
1.	Jürgen POHLMANN *	—	20	20	(8)	20	20	15	20	—	15	20	20	178	170
2.	Jacques ALMERAS	20	20	—	(8)	20	10	20	—	20	15	20	—	161	153
3.	Willi RABL	—	10	10	15	12	15	15	20	12	10	—	—	119	119
4.	Edgar GRUND	12	—	—	—	15	15	10	—	12	—	15	10	89	89
5.	Claude HALDI	15	15	—	—	—	12	—	—	15	—	—	—	57	57
6.	John LAGODNY	—	—	—	—	—	—	12	15	8	—	—	20	55	55
DIVISION 3															
1.	Mauro NESTI **	20	(12)	20	20	20	20	20	20	20	(4)	20	(20)	216	180
2.	Rolf GOERING	15	15	20	15	20	15	15	20	(12)	(12)	20	—	179	155
3.	Jean Marie ALMERAS	20	20	—	20	—	20	—	—	20	20	—	—	120	120
4.	Juan FERNANDEZ	—	15	15	—	—	—	—	15	—	—	15	12	72	72
5.	Mario CASCIARO	12	—	—	—	—	15	15	—	—	—	12	15	69	69
6.	Jean Claude WEITEN	—	—	—	—	—	—	12	12	3	3	12	20	62	62
7.	Willy BARTELS	12	12	—	10	—	—	—	—	10	—	—	—	44	44
8.	Mario KETTERER	0	10	12	15	—	—	—	—	—	—	—	—	37	37
9.	Eckard SCHIMPF	10	10	—	—	12	—	—	—	—	2	—	—	34	34
10.	Sepp GREGGER	—	0	—	6	—	3	10	—	—	—	—	—	19	19
11.	«AZARIAN»	0	0	10	8	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18

* Champion d'Europe des Voitures de Production.

** Champion d'Europe des Voitures de Compétition.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1977

1977 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

	Monza	Salzburgring	Mugello	Pergusa	Brno	Nürburgring	Zandvoort	Silverstone	Zolder	Jarama	Estoril	Total réel	TOTAL RETENU
1000 à 1300 cc													
1. ALFA ROMEO	20	20	20	20	(15)	20	20	20	20	(20)	(20)	215	160
1301 à 1600 cc													
1. VOLKSWAGEN	20	20	20	20	20	20	20	20	(20)	—	(20)	200	160
2. AUDI	15	12	12	12	15	12	—	—	15	—	—	91	91
1601 à 2000 cc													
1. BMW	(10)	15	20	(4)	20	15	(15)	20	20	20	20	179	150
2. ALFA ROMEO	20	20	12	20	15	10	20	(10)	(6)	—	15	148	132
2001 à 3000 cc													
1. BMW	12	15	20	—	20	20	20	6	20	—	—	153	153
Plus de 3 000 cc													
1. BMW	20	20	20	20	20	20	20	20	(20)	(20)	(20)	220	160

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1977

1977 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

COUPE D'EUROPE PILOTES

		Monza	Salzburgring	Mugello	Pergusa	Brno	Nürburgring	Zandvoort	Silverstone	Zolder	Jarama	Estoril	Total réel	TOTAL RETENU
1. Dieter	QUESTER	—	20	—	—	—	20	20	20	20	10	15	125	125
2. Carlo	FACETTI	20	12	15	20	20	—	—	—	—	12	20	119	119
3. Jean	XHENCEVAL	—	—	20	15	15	(10)	15	12	15	15	12	129	119
Pierre	DIEUDONNE	—	—	20	15	15	(10)	15	12	15	15	12	129	119
5. Martino	FINOTTO	20	—	15	20	20	—	—	—	—	12	20	107	107
6. Eddy	JOOSEN	—	15	—	12	—	—	—	15	10	20	10	82	82
7. Umberto	GRANO	20	—	—	—	—	—	—	15	10	20	15	80	80
8. Joerg	SIEGRIST	8	10	8	8	12	4	10	—	—	—	6	66	66
Anton	STOCKER	8	10	8	8	12	4	10	—	—	—	6	66	66
10. Claude	DEWAELE	—	15	—	12	—	—	8	—	—	—	10	45	45
11. Gunnar	NILSSON	—	20	—	—	—	20	—	—	—	—	—	40	40
12. Willy	BERGMEISTER	12	4	6	10	—	6	—	—	—	—	—	38	38
13. Kurt	MIRER	—	8	8	—	10	—	—	2	—	8	—	36	36
14. Helmut	KELLENNERS	12	—	6	—	—	8	—	—	—	—	8	34	34
15. Amerigo	BIGLIAZZI	15	12	—	6	—	—	—	—	—	—	—	33	33
16. Walter	BRUN	—	—	12	—	—	8	—	—	12	—	8	32	32
17. Tarcisio	FORNERA	6	—	4	—	6	2	4	—	—	6	4	32	32
18. Tom	WALKINSHAW	—	—	—	—	—	1	—	20	—	10	—	31	31
19. Rudy	FRANZ	6	—	4	—	6	—	4	—	—	6	4	30	30
20. Arturo	MERZARIO	15	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	27	27
etc... 90 classés / classified.														

COUPE D'EUROPE POUR CONDUCTEURS D'AUTOCROSS 1977

1977 EUROPEAN CUP FOR AUTOCROSS DRIVERS

						Britaxring	Mölin	Linz Treffling	Traunstein	Maggiora	Cerfontaine	Gropello	Lonato	Total réel	TOTAL RETENU
1.	Karl	SINGER				20	—	10	—	—	15	10	12	67	67
2.	Sébastien	HASSLER				8	—	15	—	10	8	12	6	59	59
3.	Alberto	MONTAGNA				—	—	—	—	20	—	20	4	44	44
4.	Karl	WOEBER				15	—	20	—	—	4	—	—	39	39
5.	Roberto	SCANAVINO				—	—	—	—	—	—	15	20	35	35
6.	Angelo	VALFREDINI				—	—	—	—	15	—	—	15	30	30
7.	Werner	GINTERSDORFER				12	—	—	—	—	—	6	10	28	28
8.	Eric	GENOW				—	—	—	—	12	12	—	—	24	24
9.	Manfred	MEYER				—	20	—	—	—	—	—	—	20	20
	Helmut	KLEIN				—	—	—	20	—	—	—	—	20	20
11.	Eraldo	MARENCO				—	—	—	—	8	—	—	8	16	16
12.	Manfred	FRANKE				—	15	—	—	—	—	—	—	15	15
	Erwin	SCHMIDT				—	—	—	15	—	—	—	—	15	15
14.	Edwin	GUHSL				3	—	12	—	—	—	—	—	15	15
15.	Bernd	SCHULZ				—	12	—	—	—	—	—	—	12	12
	Peter	HARRER				—	—	—	12	—	—	—	—	12	12
17.	Kurt	TUMFART				10	—	—	—	—	—	—	—	10	10
	Rainer	KRUGER				—	10	—	—	—	—	—	—	10	10
	Bernd	BURGER				—	—	—	10	—	—	—	—	10	10
20.	Ossi	HENGELMUELLER				1	—	8	—	1	—	—	—	10	10
21.	Walter	DRAGSCHITZ				6	—	4	—	—	—	—	—	10	10
	etc... 50 classés / classified.														

COUPE D'EUROPE DES RALLYCROSS POUR PILOTES 1977

1977 EUROPEAN RALLYCROSS CUP FOR DRIVERS

			Leruring	Valkenswaard	Pavia	Knutstorp	Keimola	Duivelsberg	Bergby	Valkenswaard	Opgrimbie	Niederelbe	Britaxring	Total réel	TOTAL RETENU
1.	Herbert	GRUENSTEIDL	12	(2)	15	(1)	20	8	15	8	—	20	(12)	113	98
2.	Per	ENGSETH	(8)	12	20	—	12	12	6	(2)	(6)	15	20	113	97
3.	Stig	EMILSON	20	20	10	15	1	10	(1)	(6)	(3)	—	(15)	101	76
4.	Åke	ANDERSSON	—	—	—	20	10	4	—	—	—	6	8	48	48
5.	Anders	STENSTROM	1	—	—	—	15	—	8	10	—	1	6	41	41
6.	Franz	WURZ	15	3	12	6	3	—	—	(1)	—	—	(10)	50	39
7.	Piet	KRUYTHOF	—	—	—	—	—	—	—	20	10	8	—	38	38
8.	Lars	NYSTROM	4	—	—	8	(8)	—	12	—	—	10	—	42	34
9.	Andreas	BENTZA	10	—	8	—	—	3	—	—	12	—	(3)	36	33
10.	Cees	TEURLINGS	—	15	—	—	—	15	—	—	(15)	—	—	45	30
11.	Rolf	NILSSON	—	10	—	10	—	6	—	—	—	—	—	26	26
12.	Wout	COUWENBERG	6	—	2	—	—	—	—	15	2	—	—	25	25
13.	Dick	RIEFEL	—	—	—	—	—	20	—	—	(8)	4	—	32	24
14.	Jos	FASSBENDER	—	1	—	—	—	(2)	—	—	20	—	—	23	21
15.	Anders	KULLANG	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	20	20
16.	Einar	SANDE	2	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16
17.	Börje	CARLSSON	3	—	—	(2)	—	—	10	—	—	2	—	17	15
18.	Bjorn	WALDEGARD	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	12	12
	Cees	KRUYTHOF	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	12	12
		SCHANKE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	12	12
etc... 37 classés / classified.															

*
* *

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1977

CIRCULAIRE N. 12

CATEGORIES	I + I	Epreuves Internationales Libres / Full International Events Epreuves Internationales / International Events
Formule 1	F1	Grand Tourisme
Formule 2	F2	Production Spéciale
Formule 3	F3	Course Bi-place
Tourisme de Série	TS1	Formule V
Tourisme	T2	Formule Super V
Grand Tourisme de Série	GTS3	Formule Ford
		GT4
		SP5
		2S6
		F/V
		F/SV
		F/F
		Formule Indy
		Formule Libre
		Formule Renault
		Formule Renault Europe
		Renault 5
		Tourisme Sudam
		Formule Sudam
		Formule Tasman
		Formules A-B-C
		Formule 5000
		Stock-cars
		Dragsters

EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUIT

Date	Pays	Cat.	Nom de l' Epreuve	Observations
25 Septembre	I	I +	Imola (F 1)	Annulé / Cancelled
9 Octobre	D	I	Rennsport Final	Adjonction : F/SV, 2S6
15 Octobre	D	I	Saison - Abschluss Zolder	Nelle date : 22 Octobre
15/16 Octobre	D	I	H.P. Joisten-Trophy - Nuerburging	Adjonction : F/F
25/27 Novembre	D	I	Saison - Finale Hockenheim	Adjonction : F/F
27/28 Décembre	F	I	Ronde Hivernale Serre-Chevalier	Nelle inscrip. / New entry.

R A L L Y E S

14/15 Octobre	ZA	Barberspan Trial	Nelle inscrip. / New entry
28/30 Octobre	F	Rallye St Amand les Eaux	Annulé / Cancelled
15/20 Décembre	CI	Rallye du Bandama	Nelle inscrip. / New entry. (Ce Rallye ne compte pas pour la Coupe FIA des Conducteurs de Rallyes - does not count for the FIA Cup for Rally drivers).

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

1978 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR

I	:	Epreuves internationales simples
I+	:	Epreuves internationales libres
En lettres majuscules	:	GRANDES EPREUVES
Soulignement	:	Epreuves du :
Trait plein	:	<u>Championnat du Monde des Conducteurs</u>
Trait discontinu	:	<u>Championnat du Monde des Margues</u>
Trait double	:	Championnat d'Europe des Voitures de Sport
Double pointillé	:	Championnat d'Europe des Conducteurs de F2
Petites croix	:	Championnat d'Europe des Conducteurs de F3
Tiret et double point	:	Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme

ABBREVIATIONS / ABBREVIATIONS

Formule 1	F1	Formule Renault Europe	F/RE
Formule 2	F2	Renault 5	R5
Formule 3	F3	Formule Ford	F/F
Tourisme de série	TS1	Formule Indianapolis	F/INDY
Tourisme	T2	Formule libre	FL8
Grand tourisme de série	GTS3	Formule Tasman	F/T
Grand tourisme	GT4	Formules A, B, C	F/A, F/B, F/C
Production spéciale	SP5	(S, C, C, A)	
Course bi-place	2S6	Formule 5000	F/5000
Formule V	F/V	Stock cars	T/SC
Formule super V	F/SV	Formule Sudam	F/S
Formule Renault	F/R	Tourisme Sudam	T/S
		Formule Atlantic	F/ATL

OSSATURE DU CALENDRIER

DATES	F1 (17)	MARQUES (12)	SPORT (8)
JANVIER	1		
	8		
	15	Buenos Aires	
	22		
	29	Rio(ou Interlagos)	
FEVRIER	5		Daytona
	12		
	19		
	26		
MARS	5	Kyalami (4)	
	12		
	19		Mugello
	26		
AVRIL	2	Long Beach	Nürburgring
	9		
	16	Japon	Dijon
	23		Monza
	30		
MAI	7	Monaco	Spa
	14		Silverstone
	21	Belgique (Zolder)	Vallelunga
	28	(Indianapolis)	Nürburgring
JUIN	4	Jarama	Imola
	11		Le Mans
	18	Anderstorp	
	25		Oesterreichring
JUILLET	2	Paul Ricard	Estoril
	9		Jarama
	16	Brands Hatch	Pergusa
	23		
	30	Hockenheim	
AOUT	6		
	13	Oesterreichring	
	20		Mosport
	27	Zandvoort	
SEPTEMBRE	3		Vallelunga
	10	Monza	
	17		
	24		Salzburgring
OCTOBRE	1	Watkins Glen	Estoril
	8	Mosport	
	15		Hockenheim
	22		
	29		
NOVEMBRE	5		
	12		
	19		
	26		

Réserve

- 1 - Imola
- 2 - Paul Ricard

Les chiffres portés à côté de certaines courses indiquent la date réelle de l'épreuve, cette date ne correspondant pas à un dimanche.

Les chiffres portés dans les titres indiquent le nombre d'épreuves.

PORTIF INTERNATIONAL 1978

DATES	F2 (13)	F3 (16)	T (12)
JANVIER	1		
	8		
	15		
	22		
	29		
FEVRIER	5		
	12		
	19		
	26		
MARS	5		
	12		
	19	Paul Ricard	Brands Hatch
AVRIL	26	Thruxton (27)	Zandvoort (27)
	2		Nürburgring
	9	Hockenheim	
	16		Oesterreichring
	23		Zolder
MAI	30	Nürburgring	Salzburgring
	7		Mugello
	14	Pau (15)	Imola
	21		Jarama
JUIN	28	Mugello	Nürburgring
	4	Vallelunga	Dijon
	11		
	18	Rouen	
	25	Donington	Monza
JUILLET	2		Pergusa
	9	Nogaro	
	16		
	23	Pergusa	
	30		
AOUT	6	Misano	Ring Knutstorp
	13		Karlskoga
	20		
	27		Donington (26)
	3		Kassel-Calden
SEPTEMBRE	10		
	17		Jarama
	24	Hockenheim	
	1		
OCTOBRE	8	Estoril	Vallelunga
	15		
	22		
	29		
	5		
NOVEMBRE	12		
	19		
	26		

Réserve 1 - Estoril 1 - Pergusa
2 - Magny Cours 2 - Donington

Figures marked next to various races indicate the effective date of the races, as this date does not correspond to a Sunday.

Figures marked next to championship titles indicate the number of races.

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	CAT.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

J A N V I E R

2	Bay Park (T2, F/V, F/F)	I	NZ
7	New Zealand Grand Prix - Pukekohe (F/V, T2, F/F)	I	NZ
15	<u>GP Argentina - Buenos Aires</u> (F1)	I+	RA
15	Manfield (T2, F/V, F/F)	I	NZ
22	Riverside 500 (T/SC)	I+	USA
22	Teretonga (T2, F/F)	I	NZ
29	<u>GP Brésil - Interlagos (ou Rio)</u> (F1)	I+	BR
29	Wigram (T2, F/F)	I	NZ

F E V R I E R

3/ 5	<u>24 Hours of Daytona</u> (T2, GTS3, GT4, SP5)	I+	USA
5	Oran Park (F/5000)	I+	AUS
5	24 Heures sur Glace de Chamonix (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	I+	F
12	Surfers Paradise (F/5000)	I+	AUS
19	Sandown (F/5000)	I+	AUS
17/19	Daytona 500 and Iroc (T2, T/SC)	I+	USA
25	"Preis der Stadt Stuttgart" Hockenheim (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V, F/F)	I	D
26	Adélaide (F/5000)	I+	AUS

M A R S

4	<u>GP Afrique du Sud - Kyalami</u> (F1)	I+	ZA
5	Ontario Twin 200's (F/INDY, T/SC)	I+	USA
5	Carolina 500 - Rockingham (T/SC)	I+	USA

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	CAT.	PAYS COUNTRY
=====			
M A I (suite)			
6	333 Meilen Nürburgring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	I	D
6	Bilstein - Cup - Francorchamps (T2, GT4, SP5, R5)	I+	D
6/ 7	GP MONACO - MONACO (F1, F3, F/RE, R5)	I+	MC
7	Grand Prix de Spa - Francorchamps (SP5)	I+	B
7	Mugello (T2) -:-:-:-	I+	I
7	Talladega Alabama 500 (T/SC)	I+	USA
7	Riverside GT - Hallet (°) (T2, GT4, SP5)	I+	USA
6/ 7	Goodyear Trophy (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, FL8, F/SV, F/V, F/F, F/R)	I	L
7	Sylt - Flugplatz Westerland (TS1, T2, GTS3, GT4, F/SV)	I	D
7	6 Heures de Dakar	I	SN
7	Kinnekullering (TS1, T2, F/SV, F/F)	I	S
14	Silverstone (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	I+	GB
14	Vallelunga (2S6) =====	I+	I
14	Imola (F3) +++++	I+	I
14	Targa Florio - Madonie (T2, GT4, SP5, 2S6)	I+	I
13/14	Indianapolis 500 Qualifying	I+	I
14	Troféo Dell' Avenire - Monza (TS1)	I	I
14	Las Vizcachas (°)(T/S, F/S)	I	RCH
15	Grand Prix de Pau (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/R, F/RE)	I+	F
15	Karlsberg - Trophy Saar Saarlouis (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, R5)	I	D
15	Whitsuntide Races - Zandvoort (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/V, F/F, R5)	I	NL

(°) Sous réserve d'acceptation du circuit

(°) Subject to the circuit being passed

... / ...

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE NOM DE L'EPREUVE CAT. PAYS
 NAME OF EVENT NAME OF EVENT CAT. COUNTRY

J U I N

4	GP Espana - Jarama (F1)	I+	E
4	Imola (2S6)	I+	I
4	Grand Prix de Rome - Vallelunga (F2)	I+	I
4	Dijon (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, +++++ F/R, F/RE)	I+	F
3/ 4	Düren - Nordrhein - Zolder (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/V, F/F, R5)	I+	D
4	Mid Ohio (T2, GT4, SP5)	I+	USA
3/ 4	Coupes d'Ixelles - Croix en Ternois (TS1, T2, GTS3, GT4, F/SV, F/V, F/F)	I	B
4	Adenauer Trophy Nürburgring-6-Stunden (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/SV, F/V, F/F)	I	D
2/ 4	Fuji Grand 250 Kms (2S6)	I	J
4	Karlskoga (TS1, T2, F/SV, F/F)	I	S
3/ 4	Coupe de l'Amitié - Tchaika(°)(T2, FL8)	I	SU
11	Oesterreichring (T2)	I+	A
11	Rothmans 500 - Oran Park (TS1)	I	AUS
9/11	Saint Jovite Can - Am (2S6)	I+	CDN
11	Flugplatz Wunstorf (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV)	I+	D
10/11	24 HEURES DU MANS (T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, T/SC)	I+	F
11	Ring Knutstorp (TS1, T2, F/SV, F/F)	I	S
16/18	GP Suède - Scandinavian Raceway (F1, F3)	I+	S
18	Grand Prix de Rouen (TS1, F2, F3, F/R, F/RE)	I+	F

(°) Sous réserve d'acceptation du circuit
 (°) Subject to the circuit being passed

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	CAT.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

J U I N (suite)

18	Brno (T2) -:-:	I+	CS
17/18	Flugplatz Mainz - Finthen (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/F)	I+	D
18	Brooklyn (T/SC)	I+	USA
18	Grote Prijs van Zandvoort (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/V, F/F, R5)	I	NL
24	Oulton Park (FL8)	I+	GB
25	Oesterreichring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV)	I+	A
24/25	Estoril - Circuito Costa do Sol =====	I+	P
	(TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8, F/V, F/F)		
25	Donington (TS1, F2, F/SV) :~::~:	I+	GB
25	Grand Prix Lotteria - Monza (F3) +++++	I+	I
25	Brainerd Can - Am (2S6, FL8)	I+	USA
25	Trophée d'Auvergne - Charade (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/R, F/RE)	I	F

J U I L L E T

1/ 2	GP FRANCE - PAUL RICARD (TS1, T2, (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F1, F3, F/R, F/RE)	I+	F
2	Troféo Vacaciones - Jarama (TS1, SP5, 2S6) =====	I+	E
2	Pergusa (F3) +++++	I+	I
1/ 2	Coupes Bénélux (TS1, T2, GTS3, GT4, F/SV, F/V, F/F)	I	B
2	Neuss - Nürburgring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/SV, F/V, F/F)	I	D

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	CAT.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

J U I L L E T (suite)

2	Mallory Park (TS1)	I	GB
1/ 2	Suzuka Ruby Trophy (F2, FL8)	I	J
1/ 2	Vila Real (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/V, F/F)	I	P
2	Mantorp Park (TS1, T2, F/SV, F/F)	I	S
4	Daytona Beach Firecracker 400 (T/SC)	I+	USA
8	Watkins Glen 6 Hours (T2, GT4, SP5, Trans-Am)	+	USA
9	Grand Prix de Nogaro (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/R, F/RE)	I+	F
9	6-Stunden-Rennen Nürburgring (TS1, T2, R5)	I+	D
9	Watkins Glen Can - Am (2S6, FL8)	I+	USA
9	Croix-en-Ternois (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/R, F/RE)	I	F
9	Gran Premio Republica di San Marino Autodromo Santamonica (F3)	I	RSM
10/11	Coupes Internationales - Goodyear (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, FL8, F/SV, F/V, F/F, F/R)	I	L
13/16	GP GRANDE BRETAGNE - BRANDS HATCH (TS1, F1, F3)	I+	GB
16	Coupe Florio - Pergusa (2S6)	I+	I
16	Michigan - Motor State 400 (F/INDY, T/SC)	I+	USA
16	Magny - Cours (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/R, F/RE)	I	F
16	Zandvoort (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/V, F/F, R5)	I	NL
16	Estoril (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	I	P

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	CAT.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

=====

J U I L L E T (suite)

23	Grand Prix Méditerranée - Pergusa (F2)	I+	I
23	Flugplatz Diepholz (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F3, F/SV)	I+	D
23	Misano Santamonica (F3)	I+	I
23	Mid - Ohio (T2, GT4, SP5, F/ATL)	I+	USA
23	Road America Can - Am (2S6, FL8)	I+	USA
22/23	24 Heures de Francorchamps (TS1)	I	B
23	Preis von Luxembourg - Nürburgring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/F, R5)	I	D
30	<u>GP ALLEMAGNE - HOCKENHEIM</u> (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F1, F/SV)	I+	D
30	Mallory Park (FL8)	I+	GB

A O Û T

5	750 Miles du Nürburgring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	I	D
5	Oulton Park (F3)	I	GB
6	Coupe Santamonica - Misano (F2)	I+	I
6	Ring Knutstorp (TS1, T2, F3, F/SV, F/F) +++++	I+	S
6	Zandvoort Trophy (TS1, T2, GTS3, GT4, ----- SP5, F/SV, F/V, F/F, R5)	I+	NL
6	Mid - Ohio Can - Am (2S6, FL8)	I+	USA
6	Talladega 500 Alabama (T/SC)	I+	USA
6	Calder (SP5)	I	AUS
6	Hamilton (F/ATL)	I	CDN

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	CAT.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

A O Û T (suite)

5/ 6	Grand Prix Denmark - Ring Djursland (TS1, GTS3, GT4, F3, F/F)	I	DK
5/ 6	Flugplatz Mainz - Finthen (TS1, T2 GTS3, GT4, F/SV, F/V, F/F)	I	D
6	Donington (TS1)	I	GB
8	Donington (TS1)	I	GB
12/13	<u>GP Oesterreich - Oesterreichring</u> (T2, F1, F3, F/SV)	I+	A
13	Karlskoga (TS1, T2, F3, F/SV, F/F) +++++	I+	S
12/13	Nordzee - Cup - Zandvoort (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/SV, F/V, F/F)	I+	D
13	Cena Slovenska - Piestany (°)(T2, SP5, FL8)	I	CS
15	Trofêo Mare Pulito - Santamonica Misano (SP5, 2S6)	I+	I
20	<u>Mosport</u> (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	I+	CDN
20	"Salzburger Festspiel - Preis"- Salzburgring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F3, F/SV, F/V, F/F)	I+	A
20	Westfalen Pokal - Zolder (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F3, F/SV, F/V, F/F)	I+	D
20	Brooklyn (T/SC)	I+	USA
20	Yankee 400 - Michigan (T/SC)	I+	USA
19/20	Jyllandsringen (TS1, T2, GTS3, GT4, F3)	I	DK
19/20	Coupes Goodyear (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, FL8, F/SV, F/V, F/F, F/R)	I	L
26	Donington (F3, F/SV) +++++	I+	GB
27	<u>GP NETHERLANDS - ZANDVOORT</u> (T2, GT4, SP5, F1, R5)	I+	NL
26/27	Mid - Ohio (T2, GT4, SP5)	I+	USA

(°) Sous réserve d'acceptation du circuit

(°) Subject to the circuit being passed

... / ...

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	CAT.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

A O Û T (suite)

28	Brands Hatch (TS1, FL8)	I+	GB
27	"Pohar Miru" - Most (T2, SP5, FL8)	I	CS
27	Kinekulle Ring (TS1, T2, F/SV, F/F)	I	S
27/28	Ulm - Flugplatz Mengen (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F)	I	D
28	Silverstone (F3, F/SV)	I	GB

S E P T E M B R E

3	Vallelunga (SP5)	I+	I
3	Hessenpreis Kassel - Calden (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V, F/F)	I+	S
1/ 3	Grand Prix des 3 Rivières (2S6, F/ATL)	I+	CDN
3	Ontario California 500 (F/INDY)	I+	USA
3	Road America Trans - Am (T2, GT4, SP5)	I+	USA
2/ 3	Bekers der Toekomst Zolder (TS1, T2, GTS3, GT4, F/SV, F/V, F/F)	I	B
1/ 3	Fuji Inter 200 Miles (2S6)	I	J
1/ 3	Torun (TS1, T2, FL8)	I	PL
3	Coupe Intereuropa - Monza (GTS3, GT4)	I	I
10	<u>GP ITALIE - MONZA</u> (F1)	I+	I
10	Nürburgring Trophy (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/F, F/5000)	I+	D
10	Thruxton (TS1, FL8)	I+	GB
9/10	Leinster Trophy - Mondello Park (TS1, T2, GTS3, GT4, FL8, F/F)	I	IRL
17	"Preis von Salzburg"- Salzburgring =====	I+	A
	(TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F)		

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	CAT.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

O C T O B R E (suite)

15	1 000 Kms de Paris (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/R, F/RE)	I+	F
14/15	Riverside, Can - Am and Iroc (T2, 2S6, FL8)	I+	USA
15	Calder (F/5000)	I	AUS
14/19	Giro d'Italia (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	I+	I
21	Snetterton (TS1)	I	GB
22	American 500 (T/SC)	I+	USA
22	Saison Abschluss - Zolder (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/F, R5)	I	D
22	Bay Park (T2, F/V, F/F)	I	NZ
27	Rockingham (T/SC)	I+	USA
29	Paul Ricard (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3)	I+	F
29	Oran Park (SP5)	I	AUS
29	Manfield (T2, F/V, F/F)	I	NZ

N O V E M B R E

4	Kyalami Wynns 1 000 (T2, GTS3, GT4, SP5)	I	ZA
4/ 5	JAF Suzuka Grand Prix (F2, FL8)	I+	J
5	Rheintal - Hockenheim (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V, F/F)	I	D
18/19	Grand Prix de Macau (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8, F/V, F/F)	I+	P
19	Ontario 500 (T/SC)	I+	USA
24/26	Fuji Victory 200 Kms (2S6)	I	J

D E C E M B R E

3	Saison - Finale - Hockenheim (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/V, F/F)	I	D
10	Gran Premio de Carreteras	I	RCH

OSSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

DATES	MONTAGNE (14)	RALLYCROSS (9)	AUTOCROSS (12)
JANVIER	1		
	8		
	15		
	22		
	29		
FEVRIER	5		
	12		
	19		
	26		
MARS	5		
	12		
	19	Leruring (A)	
	26		
AVRIL	2		Schlüchtern (D)
	9	Ampus Draguignan	
	16		
	23	Gropello (I)	
	30	Alp (1 Mai) (°)	Porici (CS)
MAI	7		
	14	Estrela	Linz (A)
	21	Möntsény	Knutstorp (S)
	28		Keimola (SF)
JUIN	4		Britaxring (A)
	11	Schauinsland	Mölln (D)
	18	Coppa Sila	
	25		Duivelsberg (B)
JUILLET	2	Trento Bondone	Lienden (NL)
	9	Dobratsch	
	16		
	23	Chamrousse (°)	Hollenburg (A)
	30	Coppa Carotti	
AOUT	6		Traunstein (D)
	13	Mont Dore	
	20	St Ursanne	Valkenswaard (NL)
	27		Maggiora (I)
SEPTEMBRE	3	Malaga	Lohéac (F)
	10		Lydden (9) (GB)
	17	Cefalu Gibilmanna	Ardooye (°) (B)
	24		Gropello (I)
OCTOBRE	1		Estering
	8		Lienden (NL)
	15		
	22		
	29		
NOVEMBRE	5		
	12		
	19		
	26		
DECEMBRE	3		
	10		
	17		

Réserve

Britaxring

Spresiano

- Les chiffres portés dans les titres indiquent le nombre d'épreuves.
- Les chiffres portés à côté de certaines courses indiquent la date réelle de l'épreuve, cette date ne correspondant pas à un dimanche.
- Sous réserve conditional (°).

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

F E V R I E R

4/ 5	Dragster Winternationals - Pomona	USA
------	-----------------------------------	-----

M A R S

12	Course de côte de Fléron (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
----	--	---

12	Course de côte Heisdorf (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	L
----	---	---

11/12	Dragster Gatornationals - Gainesville	USA
-------	---------------------------------------	-----

19	Course de côte du Condroz (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
----	---	---

19	Course de côte Zotzenbach (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V)	D
----	---	---

27	Course de côte de Spa - Barisart (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
----	--	---

27	Course de côte Lorentzweiler (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	L
----	--	---

A V R I L

1/ 2	Course de côte d'Hebecrevon (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
------	---	---

8/ 9	Course de côte Ampus Draguignan (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	F
------	--	---

9	Course de côte de Cagnotte (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
---	--	---

9	Course de côte Zittig (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	L
---	---	---

16	Course de côte de Laroche - Samrée (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
----	--	---

16	Course de côte Krähberg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
----	--	---

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

A V R I L (suite)

16	Course de côte de Montmarquet (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
16	Course de côte de Thorens Glières (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
23	Course de côte Bruck (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V)	D
23	Course de côte Dünsberg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V)	D
22/23	Course de côte Arrate (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8)	E
23	Course de côte Col Saint Pierre (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	F
23	Course de côte de Tonnerre (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
23	Slalom de la Dendre (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
30	Course de côte Wasgau (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V)	D
30	Course de côte Forster (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	D
30	Course de côte de la Bachellerie (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
30	Course de côte Remerschen (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	L
30	Slalom de Tournai	B

M A I

1	Course de côte Alpi (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	A
1	Course de côte Rheingold (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	D
4	Course de côte de Saint Antonin (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

M A I (suite)

4	Course de côte de Neufchâtel (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
4	Slalom van de Kust (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
6	Course de côte de la Sêmois (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
7	Course de côte Rhein-Mosel (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F, R5)	D
7	Course de côte de la Sainte Beauce (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
7	Course de côte d'Arry (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
7	Course de côte de Bourbach le Haut (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
7	Slalom van Roeselare (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
14	Course de côte Premio da Serra da Estrela (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	P
14	Course de côte de Masbourg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
14	Course de côte des Hautes Vosges (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
21	Course de côte Montseny (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
21	Course de côte de Val d'Aisne (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
21	Course de côte Schwan (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V)	D
21	Course de côte du Colombier (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
21	Course de côte de Bournezeau (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
21	Dragster Mantorp Park	S
28	Course de côte de Gorcy (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

J U I N (suite)

18	Course de côte d'Andenne (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
18	Course de côte Rusel (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
18	Course de côte Rotenburg / Fulda (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
18	Course de côte Urbasa (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
18	Course de côte de Crémieu (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
18	Course de côte de Schalkenthal (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
18	Course de côte de Soissons (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
18	Course de côte de la Pommeraye (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
25	Course de côte de Turckheim (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F

J U I L L E T

2	Course de côte de Trento Bondone	I
2	Course de côte Trier (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
2	Course de côte la Reineta (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
2	Course de côte du Beaujolais (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
9	Course de côte Dobratsch (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	A
9	Course de côte de Boyeux Saint Jérôme (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

J U I L L E T (suite)

9	Course de côte de Clouneaux (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
9	Course de côte de Pouillé les Coteaux (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
9	Course de côte Mendola (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	I
9	Dragster Santa Pod	GB
14	Course de côte de Tancarville (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
16	Course de côte Oberpfalz (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
16	Course de côte de Fouchy (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
16	Course de côte Trofeo Citta Potenza (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	I
15/16	Dragster Summernationals - Raceway Park	USA
23	Course de côte de Chamrousse (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	F
23	Course de côte Teufelskopf (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
23	Course de côte la Bien Aparecida (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
23	Course de côte d'Eymoutiers (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
23	Course de côte Poilly sur Serein (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
23	Course de côte de Cacharat (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
23	Course de côte Rampa da Falperra (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	P
25	Course de côte "Ecce Homo" - Sternberk (T2, SP5, 2S6, FL8)	CS

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

J U I L L E T (suite)

30	Course de côte Coppa Carotti	I
30	Course de côte Col de la Botella (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	AND
30	Course de côte Homburger "Karlsberg" (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
30	Course de côte al Monumento al Indiano - Peña Cabarga (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
30	Course de côte de Dunières (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	OF
30	Dragster Mantorp Park	S

A O Û T

6	Course de côte de Bomerée (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
6	Course de côte Osnabrück (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V)	D
6	Course de côte Bayerwald (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V)	D
6	Course de côte des "S" de Treffort (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
6	Course de côte du Haut Cantal (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
6	Course de côte Coppa Paolino Téodori (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	I
13	Course de côte Mont Dore Chambon sur Lac (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	F
13	Dragster Feringe	S
15	Course de côte du Pertuis (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
15	Course de côte Cronoscalata Svolte Popoli (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	I

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

A O U T (suite)

15	Course de côte Dudelange (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	L
20	Course de côte St Ursanne les Rangiers (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8)	CH
20	Course de côte Schaumburg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V)	D
20	Course de côte Eurohill (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
20	Course de côte Chantada (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
20	Course de côte de Poissons (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
20	Course de côte Røforsloppet - Røforsbacken	S
27	Course de côte de Huy (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
27	Course de côte Weser - Bergpreis Höxter (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
27	Course de côte de Saint Goueno (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
27	Course de côte Wasserbillig (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	L
27	Dragster Bulltofta Fall	S

S E P T E M B R E

3	Course de côte a los Montes de Malaga (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
3	Course de côte Augusta (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V)	D
3	Course de côte de Neuvy le Roi (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F

Calendrier Sportif International (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

S E P T E M B R E (suite)

3	Course de côte du Mont Ventoux (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
3	Slalom Köln	D
3/ 4	Dragster U.S Nationals - Indianapolis	USA
10	Course de côte Schwäbische Alb - Neuffen (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V)	D
10	Course de côte Harz (TS1, T2, GTS3, GT4, 2S6)	D
10	Course de côte de Limonest Mont Verdun (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
10	Course de côte de Châtel Guyon (TS1 à FL8)	F
10	Course de côte de Sewen (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
10	Course de côte Bourscheid (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	L
17	Course de côte Cefalu Gibilmanna	I
17	Course de côte de Houyet (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
17	Course de côte Kalter Wangen (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/F, F/R, F/RE)	D
17	Course de côte de Belleau (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
17	Course de côte Bayard (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
17	Dragster Santa Pod	GB
17	Slalom Schengen (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	L
24	Course de côte Auer (TS1, T2, GTS3, GT4, 2S6, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
24	Course de côte Puigmajor (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
24	Course de côte de Saverne (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
24	Course de côte Macchia Monte San Angelo (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6)	I

Calendrier Sportif International (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

O C T O B R E

1	Course de côte Zwischenwasser	A
1	Course de côte "Baba" - Bratislava (T2, SP5, 2S6, FL8)	CS
1	Course de côte Sauerland (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/SV, F/V, F/F)	D
1	Course de côte d'Ottange (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
1	Course de côte de Buisson de Cadouin (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
1	Course de côte Saumur St Hilaire St Florent (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
1	Course de côte de Vence (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
8	Course de côte de Tros Marets (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	B
8	Course de côte Oberallgaeu (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	D
8	Course de côte Jaizquibel (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	E
8	Course de côte Hersin Coupigny (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8)	F
7/ 8	Dragster Winston World Finals - Ontario	USA

=====

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

F E V R I E R

19	Rallycross Leruring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	A
----	---	---

M A R S

12	B.R.C.V Trophies Rallycross-Duivelsberg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	B
----	--	---

12	Good-Year Autocross Steyr	A
----	---------------------------	---

19	Rallycross Leruring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	A
----	---	---

19	Rallycross Arendonk (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
----	--	---

A V R I L

2	Autocross Schlüchtern (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5) +++++	D
---	--	---

2	Rallycross Britaxring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	A
---	---	---

2	Rallycross Valkenswaard	NL
---	-------------------------	----

2	Autocross de Primavera - Pasajes Molinao	E
---	--	---

9	Rallycross Cups of Maasmechelen - Duivelsberg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	B
---	--	---

9	Autocross Kaiserstühler (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, S/AC)	D
---	---	---

16	Rallycross Arendonk (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	B
----	---	---

16	Rallycross Méditerranée	F
----	-------------------------	---

16	Rallycross Svampabanan	S
----	------------------------	---

23	Rallycross Gropello Cairoli oooooooooooooooooooo	I
----	---	---

23	Rallycross Champagne	F
----	----------------------	---

22/23	Off-Road Citroën 2CV - Marignanne	F
-------	-----------------------------------	---

30	Autocross Porici +++++	CS
----	---------------------------	----

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY

M A I		
4	Rallycross Leruring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	A
4	Rallycross Westombanan	S
7	Rallycross Cups of RACB - Duivelsberg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	B
7	Rallycross Estering (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	D
7	Rallycross Cognac	F
7	Rallycross Bergbybanan	S
6/ 7	Off-Road Citroën 2CV - Bordeaux	F
6/ 7	Off-Road Citroën 2CV - Coimbra	P
14	Autocross Linz-Treffling (TS1, T2, GTS3, GT4, S/AC) +++++	A
14	Rallycross Aue-Ring-Trophäe (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	D
14	Autocross Speyer (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	D
13/14	Off-Road Citroën 2CV	GB
17/18	Off-Road Citroën 2CV - Saint-Amand	F
21	Rallycross Ring Knutstorp ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○	S
21	Rallycross Arendonk (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	B
21	Rallycross "Hessen" (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	D
21	Rallycross Bois Guyon	F
21	Autocross Maggiora	I
28	Rallycross Keimola (SP5) ○○○○○○○○○○○○○○○○○○	SF
28	Autocross Britaxring (TS1, T2, GTS3, GT4, S/AC) +++++	A
28	Rallycross Valkenswaard (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	NL
27/28	Ronde des Montagnes de Soule Tous Terrains (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

J U I L L E T (suite)

9	Rallycross de Luneville	FA
8/ 9	Off-Road Citroën 2CV - Pont de Ruan	FA
8/ 9	Off-Road Citroën 2CV - Porto	PA
16	Rallycross Estering (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	DI
23	Autocross Hollenburg (TS1, T2, GTS3, GT4, S/AC) +++++	A
23	Rallycross Beaujolais	F
23	Rallycross Valkenswaard (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	NL
22/23	Off-Road Citroën 2CV - Hollenburg	A
22/23	Off-Road Citroën 2CV - Vesoul	F
29/30	Off-Road Citroën 2CV	GB

A O Û T

6	Autocross Traunstein (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, S/AC) +++++	D
6	Rallycross Arendonk (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	B
5/ 6	Off-Road Citroën 2CV	GB
20	Rallycross Valkenswaard Trophy oooooooooooooooooooooooooooo	NL
1	(TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	
20	Rallycross Le Grès Cadours	F
27	Autocross Maggiora +++++	I
27	Rallycross Challenge A. Drees - Duivelsberg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	B

S E P T E M B R E

3	Rallycross Lohéac (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5) oooooooooooooooooooooooooooo	F
---	---	---

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

EPREUVES DE REGULARITE INTERNATIONALES

Epreuves soulignées d'un trait plein :

- (°) CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES
- WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR MAKES

Epreuves soulignées d'un trait discontinu :

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS
- EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

ABREVIATIONS GROUPEES / ABBREVIATIONS GROUPS

- Tourisme de série : TS1 Grand Tourisme de série : GTS3
- Tourisme : T2 Grand Tourisme : GT4
- Production spéciale : SP5

(°) La liste définitive des épreuves du Championnat du Monde sera annoncée en décembre prochain.

(°) The definitive list of events in this Championship will be announced next December.

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES

DATES		NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
21/28	Janvier	Rallye de Monte Carlo	MC
10/12	Février	Swedish Rally	S
23/27	Mars	Safari Rally	EAK
18/23	Avril	Rally du Portugal	P
27 Mai / 2 Juin		Rallye Acropolis	GR
	Début Août	Rally of the South Pacific	NZ
25/27	Août	Rally of the 1 000 Lakes	SF
14/17	Septembre	Critérium du Québec	CDN
4/ 7	Octobre	Rally San Remo	I
4/ 5	Novembre	Rallye de France/Tour de Corse	F
19/23	Novembre	R.A.C Rally of Great Britain	GB

(°) Liste provisoire faisant figurer tous les rallyes inscrits au Championnat du Monde 1977. Le Southern Cross Rally (AUS) et le Rallye du Bandama (CI) remplaceront des rallyes de cette liste dont le rapport d'inspection aurait été défavorable. La liste définitive des épreuves de ce Championnat sera annoncée en décembre prochain.

Provisional list of all the rallies included in the 1977 World Championship. The Southern Cross Rally (AUS) and the Bandama Rally (CI) may replace rallies on this list for which the inspection report proves unfavourable. The definitive list of events in this Championship will be announced next December.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 1978 (suite)

DATES		NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	COEFF.	PAYS COUNTRY
11/14	Mai	Welsh Rally	2	GB
12/14	Mai	Rallye Firestone	3	E
19/21	Mai	Rallye de Lorraine	1	F
19/21	Mai	Rally delle 4 Regioni	3	I
26/27	Mai	Rallye Hessen	2	D
26/28	Mai	South Swedish Rally	1	S
3/ 7	Juin	Scottish Rally	4	GB
11/13	Juin	Rallye Zlatni Piassatzi	3	BG
16/18	Juin	Rallye d'Antibes	3	F
16/18	Juin	Donegal Rally	1	IRL
23/25	Juin	24 Heures d'Ypres	3	B
1/ 2	Juillet	Rallye Skoda	1	CS
1/ 3	Juillet	Rally Alpi Orientali	2	I
7/ 9	Juillet	Rallye de Pologne	4	PL
21/23	Juillet	Hunsrück Rallye	1	D
28/30	Juillet	Rallye du Danube	2	R
11/13	Août	Taurus Rallye	1	H
1/ 3	Septembre	Rally San Martino di Castrozza	4	I
7/ 9	Septembre	Sachs Rallye Baltic	2	D
9/11	Septembre	Rallye de Halkidikis	3	GR
15/16	Septembre	Manx Trophy Rally	2	GB
15/24	Septembre	Tour de France	4	F
29 Sept./1er Oct.		Omloop van Haspengouw	1	B
29 Sept./1er Oct.		Cyprus Rally	2	CY
6/ 8	Octobre	Rallye de Varsovie	1	PL
13/15	Octobre	OEASC Rallye	2	A
14/15	Octobre	Critérium de la Châtaigne	1	F
20/22	Octobre	Rallye de España	4	E
4/ 5	Novembre	Rallye d'Algarve	1	P
25/26	Novembre	Bosphorus Winter Rallye	1	TR

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS

DATES	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	COEFF.	PAYS COUNTRY
13/15 Janvier	Jaenner Rallye	1	A
3/ 5 Février	Marlboro Arctic	4	SF
3/ 5 Février	Boucles de Spa	1	B
10/12 Février	Galway Rally	2	IRL
17/19 Février	Snow Rally	2	SF
17/19 Février	Rallye Costa Brava	3	E
24/26 Février	Sachs Winterrallye	3	D
17/19 Mars	Rallye Saint Amand Les Eaux	1	F
24/26 Mars	Rally di Sicilia	2	I
24/28 Mars	Circuit of Ireland	3	GB
30 Mars/ 2 Avril	YU Rally	1	YU
31 Mars/ 2 Avril	Rallye de Lugano	2	CH
7/ 9 Avril	Arboe Rallye	1	A
15/16 Avril	Saarland Rallye "Rund um den Becker-Turm"	1	D
28/30 Avril	Criterium Lucien Bianchi	2	B
4/ 6 Mai	Rally Isola d'Elba	3	I
5/ 7 Mai	Gulf Tulip Rally	2	NL
7/ 8 Mai	Criterium Alpin	3	F

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 1978 (suite)

DATES		NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	COEFF.	PAYS COUNTRY
11/14	Mai	Welsh Rally	2	GB
12/14	Mai	Rallye Firestone	3	E
19/21	Mai	Rallye de Lorraine	1	F
19/21	Mai	Rally delle 4 Regioni	3	I
26/27	Mai	Rallye Hessen	2	D
26/28	Mai	South Swedish Rally	1	S
3/ 7	Juin	Scottish Rally	4	GB
11/13	Juin	Rallye Zlatni Piassatzi	3	BG
16/18	Juin	Rallye d'Antibes	3	F
16/18	Juin	Donegal Rally	1	IRL
23/25	Juin	24 Heures d'Ypres	3	B
1/ 2	Juillet	Rallye Skoda	1	CS
1/ 3	Juillet	Rally Alpi Orientali	2	I
7/ 9	Juillet	Rallye de Pologne	4	PL
21/23	Juillet	Hunsrück Rallye	1	D
28/30	Juillet	Rallye du Danube	2	R
11/13	Août	Taurus Rallye	1	H
1/ 3	Septembre	Rally San Martino di Castrozza	4	I
7/ 9	Septembre	Sachs Rallye Baltic	2	D
9/11	Septembre	Rallye de Halkidikis	3	GR
15/16	Septembre	Manx Trophy Rally	2	GB
15/24	Septembre	Tour de France	4	F
29 Sept./1er Oct.		Omloop van Haspengouw	1	B
29 Sept./1er Oct.		Cyprus Rally	2	CY
6/ 8	Octobre	Rallye de Varsovie	1	PL
13/15	Octobre	OEASC Rallye	2	A
14/15	Octobre	Critérium de la Châtaigne	1	F
20/22	Octobre	Rallye de España	4	E
4/ 5	Novembre	Rallye d'Algarve	1	P
25/26	Novembre	Bosphorus Winter Rallye	1	TR

Calendrier Sportif International (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

J A N V I E R

13/15	<u>Jänner Rallye</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	A
21/28	<u>Rallye de Monte-Carlo</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	MC
22	Puerto Varas	RCH

F E V R I E R

3/5	<u>Boucles de Spa</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
3/5	<u>Marlboro Arctic Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	SF
3/5	KATC Winter Rallye	A
3/4	Molyslip Rally	ZA
10/12	<u>Swedish Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	S
10/12	<u>Galway Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	IRL
11/12	Rallye Hanseatic (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
11/12	Rallye Neige & Glace (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
17/19	<u>Rallye Costa Brava</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	E
17/19	<u>Snow Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	SF
24/26	<u>Sachs - Winterrallye</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
24/26	Mintex Rally (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	GB
25/26	Ronde de la Giraglia (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
25/26	Tour de Luxembourg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	L

M A R S

3/5	Kempen Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
3/4	Rallye de Femmes (TS1, T2)	YU
4/6	Total Oil Economy Run (TS1, T2, GTS3)	AUS
4/5	Rallye Vasco-Navarro (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	E
4/5	TT Rallye Dunes et Marais (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
4/5	Rallye Lyon Charbonnières (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

M A R S (suite)

9/11	Westfalen-Lippe-Fahrt (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
9/10	Kuwait Rallye	KWT
10/11	Rally del Ciocco	I
11/12	Ronde Picarde (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
11	Rallye Schinderhannes (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
11/12	Rallye Yonne Morvan (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
17/19	<u>Rallye Saint Amand Les Eaux</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	F
17/19	Circuit des Ardennes (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
17/18	Lesotho Endurance Race	ZA
18/19	Sachs Rallye Unterfranken (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
18/19	Critérium Montseny Guillerias (TS1, T2, GTS3, GT4)	E
23/27	<u>Safari Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	EAK
24/28	<u>Circuit of Ireland</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	GB
24/26	<u>Rally di Sicilia</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	I
30.3/2.4	<u>YU Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	YU
31.3/2.4	<u>Rallye de Lugano</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	CH

A V R I L

1/2	Castrol Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	AUS
1/2	12 Heures de l'Est (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
1/2	Rallye Jean Behra (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
2	Rallye Trifels (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	D
7/9	<u>Arboe Rallye</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	A
8/9	500 km d'Andenne (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
8/9	Rallye de Touraine (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

A V R I L (suite)

8/9	Rallye Dome / Monts Forez (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
8/9	Tour de l'Aisne (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
8/9	Oldtimer Jubiläums-Rallye	D
9	Rally Maria Pinto	RCH
12/15	Castrol Rally	ZA
13/15	Rallye Costa Smeralda	I
14/18	Total Economy Run (TS1)	GB
15/16	<u>Saarland-Rallye-Rund um den Becker-Turm</u> " (TS1, T2, GTS3,GT4)	D
15/16	Rallye Terre de France ESSO	F
18/23	<u>Rallye de Portugal</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	P
22/23	Lavanttaler Mitternachts-Rallye	A
22/23	Ronde Limousine (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
23	TT Rallye Haute Auvergne (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
28/30	Raika-Rallye Tirol	A
29.04/1.05	<u>Critérium Lucien Bianchi</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
29/30	Vogelsberg-Rallye (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
29/30	Ronde du Vercors (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
29/30	Rallye du Forez (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
29/30	Ronde Luronne (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
29/30	Ronde d'Armor (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F

M A I

4/6	<u>Rally Isola d'Elba</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	I
5/7	<u>Gulf Tulip Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	NL

Calendrier Sportif International (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

M A I (suite)

5/7	Metz-Rally (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	D
6/7	Rallye de la Lozère (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
7/8	<u>Critérium Alpin</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	F
7	TT Ronde du Haut Bugey (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
11/14	<u>Welsh Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	GB
11/13	Total Trans-Kalahari Road Race	ZA
12/14	<u>Rallye Firestone</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	E
13/14	Werraland-Rallye (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
13/14	Ronde de la 1re Terre (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
14	Rally Melipilla	RCH
19/21	<u>Rallye de Lorraine</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	F
19/21	<u>Rally delle 4 Regioni</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	I
20/21	Rallye de Ploegsteert (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
20/21	Rallye Arbo (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	P
26/27	<u>Rallye Hessen</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
26/28	<u>South-Swedish Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	S
26/28	Volan Rallye (TS1, T2, GTS3, GT4)	H
27/28	Rallye Police-Gendarmerie (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	B
27/5.2/6	<u>Rallye Acropolis</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	GR

J U I N

2/4	Günaydin Rally (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	TR
3/7	<u>Scottish Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	GB
3/4	Antwerpen-Liège-Antwerpen (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
3/4	Rallye du Touquet (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

J U I N (suite)

3/4	Ronde Cévenole (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
3/4	Rally San Giacomo Roburent	I
9/10	ELE Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	NL
10/11	Critérium Rioja (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	E
11/13	<u>Rallye Zlatni Piassatzi</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	BG
11	Rally Norte Chico	RCH
11/17	Darma Putra Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	RI
13/17	Total Rally of South Africa (TS1, T2, GTS3, GT4)	ZA
16/18	Rallye Wolfsburg-Berlin (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
16/18	<u>Rallye d'Antibes</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	F
16/18	<u>Donegal Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	IRL
17/18	Rallye du Rhin (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
17/18	Rallye Bayonne Côte Basque (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
17/18	Rally del Gargano	I
17/18	Rallye Nocturno (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	P
17	Smile-Police Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	SF
23/25	<u>24 Heures d'Ypres</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
24/25	Rheinhessen-Rallye (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
24/25	Rallye de Orense (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	E
24/25	Rallye Bordeaux-Sud-Ouest (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F

J U I L L E T

1/2	<u>Rallye Skoda</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	CS
1/3	<u>Rally Alpi Orientali</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	I
7/9	<u>Rallye de Pologne</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	PL
8/9	Rallye Vorderpfalz (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
8/9	Rallye des 1 000 Pistes (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
21/23	<u>Hunsrück Rallye</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
21/23	Rally Valli Piacentine	I

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

J U I L L E T (SUITE)

28/30	<u>Rallye du Danube</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	R
28/30	Aller-Leine-Rallye (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
29/30	Rallye de la Réunion (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
30	TT Rallye des Crêtes (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F

A O U T

	<u>Rally of the South Pacific</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	NZ
1/7	Jaya Bali Rally	RI
3/5	Rallye Rias Bajas (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	E
4/7	Rallye du Bandama (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	CI
4/6	Volta Ilha Sao Miguel (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	P
5/6	Rallye Barum (TS1, T2, GTS3, GT4)	CS
5/6	Trofeo Colline di Romagna	I
11/13	<u>Taurus Rallye</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	H
11/13	Bayerwald Rallye (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
13	Rally Nocturno	RCH
17/20	Burmah Rally (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	GB
17/8.17/9	Rallye Mondial d'Argentine	RA
22/27	Rallye Tetry (TS1, T2, GTS3, GT4)	CS
25/27	Rally of 1 000 Lakes (TS1, T2, GTS3, GT4)	SF
26/27	Rallye Hebros (TS1, T2, GTS3, GT4)	BG
26/27	Rallye Ciudad de el Ferrol (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	E

...

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
<u>S E P T E M B R E</u>		
1/3	<u>Rally S. Martino di Castrozza</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	I
1/3	24 Uren Van Ronse (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
2	Rallye Solbad Melle (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	D
2/3	Volta Ilha da Madeira (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	P
7/9	<u>Sachs Rallye Baltic</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
9/11	<u>Rallye de Halkidikis</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	GR
9/10	Rallye des 2 Bottes (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
10	TT Rallye des Cimes (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
14/17	<u>Critérium du Québec</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	CDN
14/16	Star Roof of Africa Rally	ZA
15/24	<u>Tour de France</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	F
15/16	<u>Manx Trophy Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	GB
16	Rallye Rheinland (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
16/17	Coppa Liburna	I
16/17	Limburgia Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	NL
18/24	IPMJ Jaya Bali Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	RI
22/24	Karawanken-Rallye (TS1, T2, GTS3, GT4)	A
23/24	12 Uren Van de Panne (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
23/24	Kurhessen-Rallye	D
29.9/1.10	<u>Omloop van Haspengouw</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
29.9/1.10	<u>Cyprus Rally</u>	CY
29/30	Rallye du Vin (TS1, T2, GTS3, GT4)	CH
29.9/1.10	De Drie Zustersteden (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
29.9/1.10	Mobil Economie Run (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
30.9/1.10	Rallye des 3 Cols (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
30.9/1.10	Rallye Delta Picardie (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F

Calendrier Sportif International 1978 (suite)

DATE	NOM DE L'EPREUVE NAME OF EVENT	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	-----------------

O C T O B R E

4/7	<u>Rallye Sanremo</u> (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	I
6/8	<u>Rallye de Varsovie Polski Fiat</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	PL
7/11	<u>Total Oil Southern Cross Rally</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	AUS
7/8	12 Heures de Lessines (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
7	Sportliche Prüfungsfahrt Stuttgart (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
7/8	Cork 20 Rally (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	IRL
8/21	Tour d'Europe	D
12/14	Trans-Chaco Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	PY
13/15	<u>OEASC-Rallye</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	A
13/14	AMAC Rally (TS1, T2, GTS3, GT4)	NL
14/15	<u>Critérium de la Châtaigne</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	F
14/15	Omloop van Vlaanderen (TS1, T2, GTS3, GT4)	B
14/15	Rallye Alpes Provence (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
14/17	Giro d'Italia (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	I
14/15	Barberspan Trial	ZA
15	Rallye "Kohle und Stahl" (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
15	Rally Primavera	RCH
20/22	<u>Rallye de Espana</u> (TS1, T2, GTS3, GT4)	E
20/22	3-Städte-Rallye München-Wien-Budapest (TS1, T2, GTS3, GT4)	D
21/22	Rally 100 000 Trabucchi	I
21/22	Rallye du Mont Blanc (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
21/22	Rallye Monte-Carlo Junior (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	MC
21/22	Volta a Portugal (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	P
25/29	Safari Calédonien (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F
27/29	Lauriacum-Rallye (TS1, T2, GTS3, GT4)	A
28/29	Boucles de Liège (TS1, T2, GTS3, GT4)	B