

fédération internationale de l'automobile

No. 131

8 - 1978



bulletin sportif de la commission sportive internationale

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

Pages DOCUMENTS ISSUED BY ASN Pages

INFORMATIONS SPORTIVES

DOCUMENTS ISSUS DES ACN 1

EPREUVES POUR VOITURES ANCIENNES 1

ADDITIF A LA LISTE DES PILOTES DE RALLYES DE 2ème PRIORITE 1

INFORMATIONS CIRCUITS & SECURITE

CASQUES 1

INFORMATIONS TECHNIQUES

REGLEMENTS TECHNIQUES : Règlements SUDAM 1

HOMOLOGATIONS

MODALITES D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION - REGLEMENT 1979
POUR CONSTRUCTEURS 2 - 14

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1978 / 8 28 - 29

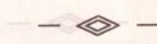
CALENDRIERS INTERNATIONAUX

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978 - Circulaire No. 9 feuille rose

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1978 - Circulaire No. 7 feuille verte

REGLEMENTS TECHNIQUES

TECHNICAL REGULATIONS



Dans le cadre des Formules Nationales, la CSI a approuvé les règlements Techniques SUDAM suivants :

Within the framework of National Formula the CSI has approved the following SUDAM Technical Regulations :

INFORMATIONS DE DERNIERE MINUTE

REGLEMENT FINANCIER DE LA FORMULE 2 29

FADEC, Vicuna Mackenna 44, SANTIAGO DE CHILE, telephone : 220 228.

Pages

Pages

SPORTING INFORMATION

DOCUMENTS ISSUED BY ASNs	1
EVENTS FOR HISTORICAL CARS	1
ADDENDUM TO 2nd SEEDED RALLY DRIVERS LIST	1

CIRCUITS & SAFETY INFORMATION

CRASH HELMETS	1
---------------------	---

TECHNICAL INFORMATION

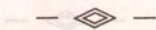
TECHNICAL REGULATIONS : SUDAM Regulations	1
---	---

HOMOLOGATIONS

CONDITIONS FOR HOMOLOGATION OF PRODUCTION VEHICLES — 1979 REGULATIONS FOR MANUFACTURERS	15 — 27
ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1978 / 8	28 — 29

INTERNATIONAL CALENDARS

1978 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR — Circular No. 9	pink sheet
1978 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR — Circular No. 7	green sheet



STOP PRESS INFORMATION

2 FINANCIAL REGULATIONS	29
-------------------------------	----

DOCUMENTS ISSUS DES ASN

et relatifs aux véhicules ou aux pilotes
(voir Bulletin 118 — Juillet 1977)

Le carnet fourni par l'Association Sportive Nationale de Malaisie («Scrutineers' Record Book») n'est plus en usage depuis début 1978.

EPREUVES POUR VOITURES ANCIENNES

RAPPEL : Il est rappelé aux ASN que les inscriptions au Calendrier 1979 devraient être faites avant le **15 Août 78** (voir Bulletin No. 129).

LISTE DES PILOTES DE RALLYES DE 2^e PRIORITE

Additif :

USA : J. BLUFFUM
H. BLOK
E. JONES

CIRCUITS & SECURITE

CASQUES

La norme AFNOR NF — S 72 302 est valable jusqu'au **11 Septembre 1978** et non jusqu'au 4 Septembre comme il a été publié.

INFORMATIONS TECHNIQUES

REGLEMENTS TECHNIQUES

Dans le cadre des Formules Nationales, la CSI a approuvé les règlements Techniques SUDAM suivants :

— Tourisme — F 2 — F 4

Ces Règlements sont disponibles à la CSI, ou à l'A.S. du Chili : FADECH, Vicuna Mackenna 44, SANTIAGO DE CHILE. téléphone : 220 228.

DOCUMENTS ISSUED BY ASNs

relative to vehicles or drivers
(see Bulletin 118 — July, 1977)

The handbook supplied by the Malaysian National Sporting Association («Scrutineers' Record Book») is no longer valid as and from the beginning of 1978.

EVENTS FOR HISTORICAL CARS

REMINDER : ASNs are reminded that inscriptions for 1979 should be made by **15th August 1978** (See Bulletin No. 129).

2nd SEEDED RALLY DRIVERS LIST

Addendum :

USA : J. BLUFFUM
H. BLOK
E. JONES

CIRCUITS & SAFETY

CRASH HELMETS

The AFNOR Standard NF — S 72 302 is valid until **11th September 1978** and not 4th September 1978 as published.

TECHNICAL INFORMATION

TECHNICAL REGULATIONS

Within the framework of National Formulas the CSI has approved the following SUDAM Technical Regulations :

— Tourism — F 2 — F 4

The regulations are available at the CSI, or at the Chilean Sporting Association : FADECH, Vicuna Mackenna 44, SANTIAGO DE CHILE. telephone 220 228.

MODALITES D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION

REGLEMENT 1979 POUR CONSTRUCTEURS

ARTICLE 1 : PRESENTATION DES DEMANDES

(a) Homologation :

C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle (voir b) de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans l'un des Groupes 1, 2, 3 ou 4 du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ACN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

L'homologation ne sera accordée que pour des modèles encore en construction au 1er Janvier 1977 ou dont la construction a été commencée après cette date. Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 5 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle (voir Art. 10).

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe. Il s'ensuit donc que le passage dans un second groupe d'un modèle déjà homologué dans un premier annule l'effet de la première homologation.

Un modèle de voiture peut exister en plusieurs variantes (par exemple puissance ou cylindrée moteur différentes) qui peuvent éventuellement faire l'objet d'homologations séparées.

Cependant, si pour des raisons pratiques la FIA peut autoriser une homologation de certaines variantes d'un même modèle dans des groupes de voitures différents, le principe d'une homologation simultanée de variantes d'un même modèle dans les Groupes 1 et 2 (Tourisme) d'un côté, et dans les Groupes 3 et 4 (Grand Tourisme) de l'autre côté reste formellement interdit.

(b) Modèle de Voiture :

Toutes les voitures appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne générale extérieure déterminée de la carrosserie, et par une même conception mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.

(c) Conditions imposées aux ACN :

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.

(d) Examen des demandes d'homologation :

Chaque année, la CSI, ou à défaut, la Sous-Commission des Règlements Techniques, établira et fera publier le Calendrier des procédures d'homologation.

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 onze exemplaires comportant tous des photographies originales (Voir Art. 4).

Ces exemplaires devront être expédiés 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
1701 « K » Street, N.W.
Suite 1204
WASHINGTON, D.C. 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
F 06140 VENCE, France.
- 1 exemplaire : à M. E. BENZING
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 O.N.S.
Baseler Platz 6
D 6 FRANKFURT/M. RF d'Allemagne

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.

(e) 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'homologation 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.

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.

(f) 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 : CRITERES D'HOMOLOGATION

(a) 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 (Voir Art. 2-b).

Elle est relative à des voitures identiques destinées à la vente normale à la clientèle.

En particulier, les carrosseries d'une même série minimale doivent être toutes identiques à la seule exception du 'toit ouvrant'.

La production minimale est de :

Groupe 1 (Voitures de Tourisme de Série)	: 5 000
Groupe 2 (Voitures de Tourisme)	: 1 000
Groupe 3 (Voitures de Grand Tourisme de Série)	: 1 000
Groupe 4 (Voitures de Grand Tourisme)	: 400

Elle doit avoir été atteinte en :

- 12 mois consécutifs (ou moins) pour les Groupes 1, 2 et 3.
- 24 mois consécutifs (ou moins) pour le Groupe 4.

Le certificat de production établi par le constructeur selon le modèle joint au présent règlement d'homologation, et signé par la ou les personnes(s) mentionnée(s) à l'article 1 c) 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.

(b) 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.

(c) **Dimensions extérieures maximales :**

La largeur maximale hors-tout devra être de 200 cm pour toutes les voitures prenant part à des épreuves sur circuit.

(d) **Dimensions intérieures minimales et nombre minimum de places :**

Selon le groupe dans lequel on désire homologuer un modèle et au sein d'un même groupe, selon la cylindrée-moteur, les voitures devront comporter au moins 4 places ou au moins 2 places.

Le nombre minimum de places est indiqué ci-après pour chacun des groupes définis au présent règlement, et il est donné ci-dessous les dimensions minimales intérieures pour les deux cas.

--- **Premier cas** - (Voir Fig. 1). Voiture à 4 places (ou plus).

La hauteur à l'AV (B) est mesurée entre le fond du siège AV écrasé par une masse standard de 60 kg (voir Fig 2) et le plafond (le capitonnage s'il y en a, étant comprimé). Au cas où le dossier du ou des sièges AV serait penché vers l'arrière, la hauteur protégée devrait également être mesurée sous le même angle que l'inclinaison du dossier.

Si les sièges AV sont séparés, la mesure est faite dans l'axe des 2 sièges. Pour les sièges AV réglables, le siège est placé

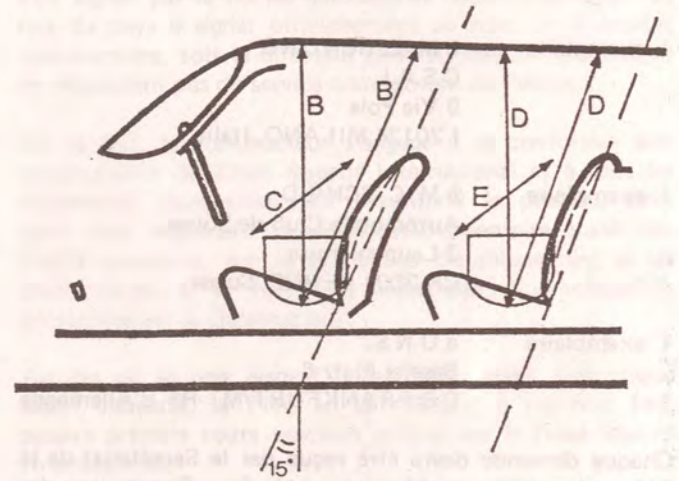
dans la position moyenne. Si le siège AV est une banquette, la mesure est prise à 25 cm de l'axe de la voiture.

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

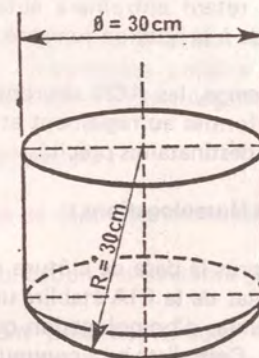
La largeur aux sièges AV (C) est mesurée dans le plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard placée sur le siège. La largeur doit pouvoir être maintenue librement sur une hauteur d'au moins 25 cm. La largeur aux sièges AR (E) est mesurée dans le plan vertical transversal passant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

Les cotes minimales exprimées en centimètres sont les suivantes :

Cylindrée moteur	B	C	D	E
jusqu'à 1 000 cc	85	100	—	—
de 1 000 à 2 000 cc	85	110	85	110
plus de 2 000 cc	90	120	85	120



Dessin/drawing No 1



Weight/tare = 60 kgs ± 200 grms.

Dessin/drawing No 2

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

Ces conditions sont les suivantes (voir dessin 3)

- 1 l devra représenter au moins 90 % de L
 m « 85 % de M.
 p « 85 % de k + m
- 2 k doit mesurer au moins 15 cm et pour le logement des pieds des passagers de l'arrière une longueur minimale de 32 cm, une hauteur minimale de 5 cm et (pour chacun des deux passagers) une largeur minimale de 25 cm sont obligatoires.
- 3 La place disponible pour les passagers de l'arrière doit satisfaire à la condition suivante
 $K + l + m = 95 \text{ cm minimum.}$
- 4 Ne pourra pas être considérée comme voiture à quatre places celle dont le dossier du (ou des) siège(s) arrière serait incliné vers l'avant au-delà de la verticale.

La mensuration des cotes ci-dessus mentionnées devra être effectuée dans les conditions suivantes :

Le siège AV, s'il est réglable, doit être placé dans la position de conduite normale, c'est-à-dire que $K + L + M$ doit mesurer au minimum 120 cm.

Si les sièges AV ou AR sont munis de dossiers dont l'inclinaison est réglable (soit par un système mécanique, soit au moyen de cales, soit par tout autre moyen) ceux-ci devront être inclinés vers l'arrière suivant un angle de 15°

K est mesuré horizontalement de la pédale du frein (en position libre) jusqu'au point le plus avancé du siège AV. k est mesuré horizontalement (à une hauteur égale à l) entre le dossier du siège AV et le point le plus avancé du siège AR

L (l) sont mesurés verticalement du point le plus haut du coussin du siège jusqu'au plancher de la voiture. A l'avant L doit être mesuré à l'endroit où reposent normalement les talons du conducteur.

M (m) sont mesurés horizontalement du point le plus avancé du siège jusqu'au dossier à mesurer à la hauteur L (l)

Il convient de distinguer deux cas spécifiques :

- 1 Siège séparé : la mensuration est à effectuer sur l'axe longitudinal de chaque siège.
- 2 Siège en forme de banquette : la mensuration est à effectuer à 25 cm de l'axe longitudinal du véhicule.

Toutefois, pour le (ou les) siège(s) arrière, la mensuration doit être faite dans le même plan vertical que pour les

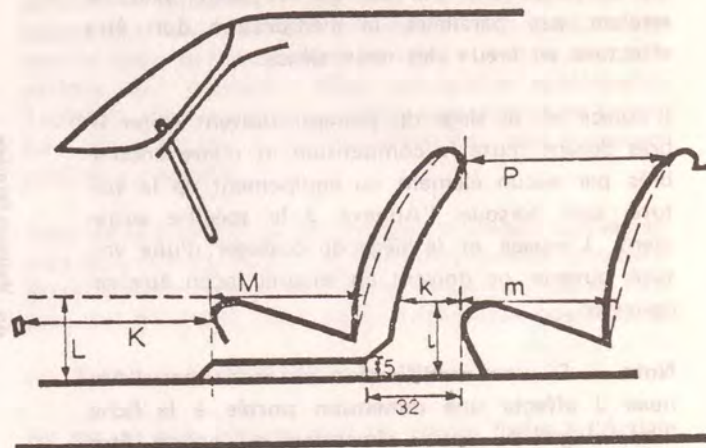
sièges AV.

p est mesuré (dans le même plan vertical que m) horizontalement du point extrême arrière du dossier du siège AV jusqu'au dossier du siège AR.

Le coussin de siège, s'il est réglable en hauteur, doit être fixé dans sa position moyenne.

Pour les mensurations ci-dessus mentionnées, les sièges doivent être libres.

Définition du terme 'siège' - Voir Art. 255 b) de l'Ann. J



Dessin/drawing No 3

En examinant une voiture déterminée, on ne pourra considérer l'emplacement arrière réservé aux passagers comme répondant au terme 'siège' que s'il offre un confort similaire au siège avant, c'est-à-dire que la garniture le couvrant doit avoir approximativement la même épaisseur et la même souplesse que celles des sièges avant, ou en termes pratiques, lors de la mensuration, la masse standard (60 kg) doit s'enfoncer dans le coussin de siège à l'arrière sur approximativement la même distance que sur les sièges avant.

- **Deuxième cas** - (Voir Fig. 4 et 5).
 Voitures à au moins 2 places.

Les deux places devront être réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et de même niveau, sans préjudice des réglages normaux d'adaptation à la taille du pilote. Les emplacements prévus pour poser ou encastrier les 2 sièges AV doivent avoir une largeur minimale de 40 cm maintenue sur toute la profondeur du siège. Les sièges eux-mêmes, doivent avoir des dimensions identiques.

La 'hauteur protégée' sera de 80 cm entre le fond du siège écrasé par la masse standard (voir Fig. 2) et le plafond (le capitonnage, s'il y en a, étant comprimé) pour les voitures à carrosserie fermée, ou entre le fond du siège écrasé par la masse standard (voir Fig. 2) et le rebord supérieur du pare-brise pour les voitures à carrosserie ouverte (mesure prise verticalement au centre de la masse standard).

La largeur intérieure aux places AV (voir mesure C) sera de

100 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur inférieure ou égale à 1 000 cm³, de 110 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur comprise entre 1 000 et 2 000 cm³, et de 120 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur supérieure à 2 000 cm³. La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque personne) devra être de 25 cm, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du châssis, à l'aplomb des pédales.

La distance entre les deux axes longitudinaux des deux sièges de la voiture ne doit pas être inférieure à 50 cm. Au cas où les deux axes ne seraient pas parallèles, la mensuration doit être effectuée au creux des deux sièges.

L'espace et le siège du passager doivent rester libres durant toute la compétition et n'être encombrés par aucun élément ou équipement de la voiture sauf lorsque l'Annexe J le spécifie autrement. L'espace et le siège du passager d'une voiture ouverte ne doivent en aucune façon être recouverts.

Nota : Si une modification autorisée par l'Annexe J affecte une dimension portée à la fiche d'homologation, cette dimension ne pourra être retenue comme critère d'éligibilité d'une voiture.

(e) Emplacements à bagages :

Il devra être prévu un espace couvert et faisant partie intégrante de la carrosserie mais extérieur à celui utilisé pour les sièges prévus à l'intention des passagers.

Cet emplacement devra être tel qu'il soit possible d'y placer sans difficulté spéciale, à l'abri des intempéries et des souillures, un nombre de valises variable en fonction de la cylindrée du moteur équipant la voiture (voir ci-après) qui comportent les dimensions minimales suivantes :

60 cm x 40 cm x 20 cm

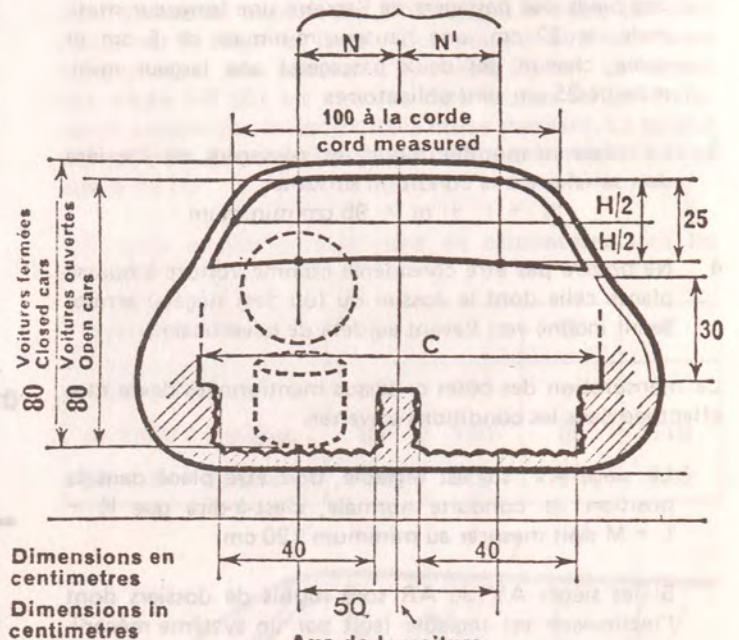
Cylindrée-moteur inférieure ou égale à 2 000 cm³ : 1 valise.

- Cylindrée-moteur supérieure à 2 000 cm³ : 2 valises.

Toutefois, lorsqu'une voiture a des dimensions intérieures inférieures aux minima spécifiés à l'Article 225 b) pour être consi-

dérée comme ayant 4 places mais comporte cependant derrière les sièges AV un emplacement pouvant recevoir des passagers, cet espace pourra être considéré comme emplacement à bagages partiel ou total, qu'il soit aménagé ou non à cet effet, mais sans qu'il soit permis d'en modifier aucun élément d'origine.

Largeur sur laquelle la "hauteur protégée" doit être maintenue
Width where the "protected height" must be maintained



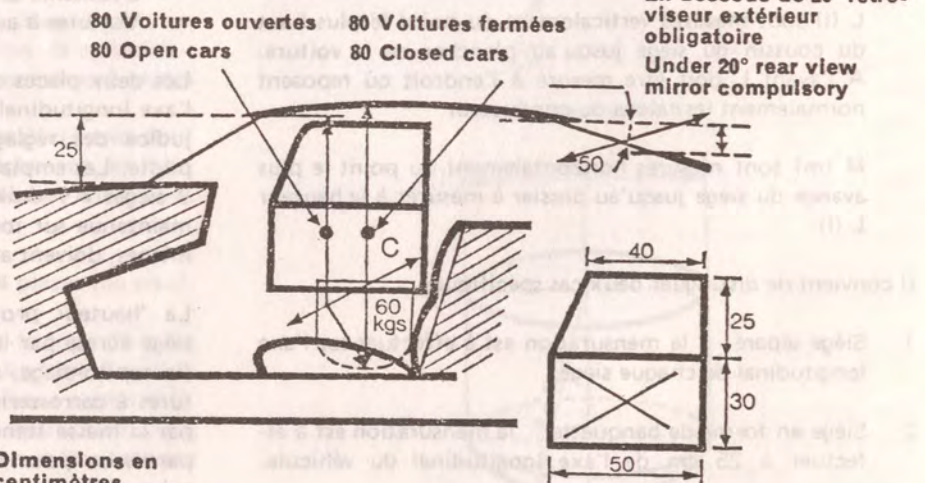
Dimensions en centimètres
 Dimensions in centimetres

$N = N'$
 $N + N' = 60 \text{ cm min}$

Axe de la voiture
 Centre line of the car

Dessin/drawing No 4

	0-700 cc	700-2,000 cc	2,000+ cc
C	100	110	120



Dimensions en centimètres
 Dimensions in centimetres

Dimensions portière
 Door dimensions

Dessin/drawing No 5

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 constructeur 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. (Voir Art. 4 g).

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 :

$$\begin{aligned} \text{Tolérance sur } (U/2) &= \pm 0.2 \text{ mm} \\ \text{Tolérance sur } (S + T - U) &= \pm 0.3 \text{ mm} \end{aligned}$$

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 d) 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.

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,
- la classe de cylindrée,
- 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.

Par ailleurs, l'homologation d'une évolution normale du type ne pourra être accordée que dans le groupe dans lequel le véhicule de base est homologué, et avec une quantité minimale de voitures produites (avec les modifications décrites) de :

Groupe 1 : 2 500	Groupe 2 : 500
Groupe 3 : 300	Groupe 4 : 50

Cette production devra avoir été atteinte en 12 mois consécutifs, ou moins.

Pour toute demande, le constructeur devra préciser le poids de cette nouvelle version du véhicule.

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.

(b) Variantes

Pour les minima de production et la période de production, se référer à l'Article 2, a.

En cas de changement de dénomination commerciale et/ou de l'introduction d'un modèle offrant une importante modification des performances et/ou des caractéristiques de construction, le constructeur devra obligatoirement procéder à une nouvelle homologation pour ce modèle.

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 : PRECISIONS SUPPLEMENTAIRES POUR CERTAINES DEMANDES

(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 (Voir Article 7, b).

(b) 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. (Voir aussi dans l'Annexe J, Art. 258 f), 261 m).

(c) Rapports de pont

Voir Article 258 f) dans l'Annexe J.

En Groupes 2 et 4, homologation en variante sans minimum

de production.

(d) Photo V

Le constructeur devra indiquer soit dans les informations supplémentaires, 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 :

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

Le réservoir d'essence sera vide, les autres réservoirs au niveau normal prévu par le constructeur.

(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 compé-

tion, le constructeur devra certifier sur la fiche d'homologation qu'un tel pare-brise est disponible.

(l) Sièges

Le constructeur pourra demander l'homologation d'un siège de sport sur une fiche d'extension, sans minimum de production.

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 (Article 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.

(r) 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 soit explicitement mentionné le poids exact pour chaque modèle de carrosserie différente, et que le nombre de places soit conservé.

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 ». (Voir Art. 2 c. et 2 d).

(s) Refroidissement des freins par eau

Pas de minimum de production exigé. Le constructeur fournira une photo du dispositif d'injection d'eau monté sur le frein et précisera si ce dispositif utilise ou non une pompe.

(t) 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.

(u) Moteurs Wankel en Groupes 1 et 3

Préciser les points suivants :

Moteur :

- 130 — cycle
- 131 — nombre de rotors
- 132 — rayon générateur
- 133 — excentricité
- 134 — distance du profil réel au profil théorique de la trochoïde
- 135 — longueur du petit axe de la trochoïde
- 136 — longueur du grand axe de la trochoïde
- 137 — largeur de la trochoïde
- 138 — volume balayée d'une chambre
- 139 — cylindrée totale équivalente
- 140 — volume d'une chambre de combustion dans le rotor
- 141 — taux de compression
- 142 — matériau de la trochoïde
- 143 — matériau du rotor
- 144 — matériau des flasques
- 145 — nombre de segments d'arête par rotor
- 146 — nombre de segments d'angle par rotor
- 147 — nombre de segments de flanc par rotor
- 148 — nombre de segments racleurs par rotor
- 149 — arbre excentrique : coulé — forgé
- 150 — type d'arbre excentrique : monobloc — contre-poids rapportés
- 151 — nombre de paliers de l'arbre excentrique
- 152 — paliers d'arbre excentrique : type :
diamètre :
- 153 — paliers du rotor : type :
diamètre :
- 154 — système de graissage : carter sec — carter humide
- 155 — capacité totale en huile
- 156 — radiateur d'huile : oui — non type :
- 157 — refroidissement du moteur : eau — air
- 158 — capacité du circuit de refroidissement
- 159 — ventilateur : diamètre : nombre de pales :
- 160 — type d'entraînement du ventilateur :

Poids

- 161 — volant : avec couronne de démarreur :
- 162 — volant avec embrayage (partie tournante) :
- 163 — arbre excentrique avec contrepoids

164 — rotor avec segments, coussinets et couronne de synchronisation

Distribution

- 165 — nombre de lumière d'admission par rotor
- 166 — type de lumière d'admission : latérale — périphérique — mixte
- 167 — ouverture lumière d'admission (en degrés par rapport au PMH)
- 168 — fermeture lumière admission (en degrés par rapport au MPH)

Définitions :

Par ouverture de la lumière d'admission — dans le cas d'admission périphérique — il est compris l'instant à partir duquel la face arrière d'un segment d'arête découvre la lumière d'admission.

Par fermeture de la lumière d'admission — dans le cas d'admission périphérique — il est compris l'instant à partir duquel la face avant du segment d'arête suivant ferme l'entrée des gaz.

Note :

Il serait souhaitable de fournir un schéma sur lequel seraient repérés les 4 points ci-dessus définissant l'ouverture et la fermeture de la lumière d'admission

169 — surface d'une lumière d'admission
Afin de faciliter le contrôle de la lumière d'admission par les Commissaires Techniques, fournir avec la demande d'homologation le dessin, avec dimensions et à l'échelle 1, de la lumière d'admission. Ce dessin, sur lequel sera mentionnée la surface de la lumière pourra — par superposition sur la lumière elle-même — servir au contrôle du moteur.

- 170 — largeur maxi d'une lumière d'admission
- 171 — matériau du collecteur d'admission
- 172 — nombre de lumière d'échappement par rotor
- 173 — type de lumière d'échappement : latérale — périphérique — mixte
- 174 — ouverture lumière d'échappement (en degrés par rapport au PMH)
- 175 — fermeture lumière d'échappement (en degrés par rapport au MPH)

Définitions :

Comme pour le 167 et le 168 ci-dessus (y compris schéma)

- 176 — surface d'une lumière d'échappement
Comme pour 169 ci-dessus, fournir dessin de la lumière d'échappement
- 177 — largeur maxi d'une lumière d'échappement
- 178 — matériau du collecteur d'échappement
- 179 — diamètre orifice échappement à la sortie du collecteur
- 180 — longueur développée de l'échappement entre plan de joint sortie trochoïde et entrée dans le silencieux.

Alimentation par carburateur

Idem moteur alternatif.

Injection

Idem moteur alternatif.

Equipement du moteur

Idem moteur alternatif sauf :
235 — nombre de bougies par rotor.

Performance du moteur

Idem moteur alternatif.

(v) Turbocompresseurs en Groupes 1 et 3

Préciser les points suivants :

1. Compresseur

1.1 Marque et type

1.2 Photos (3 photos — suffisamment agrandies — du turbocompresseur monté : vue de dessus — de face — de côté).

2. Carter de turbine

2.1 Nombre d'entrées des gaz d'échappement : une — deux.

2.2 Carter de turbine :

- avec — sans pales
- nombre de pales
- photo

2.3 Dimensions ou surface de l'(des) entrées(s) des gaz d'échappement :

- schéma avec dimensions et indication des tolérances (celles-ci étant indiquées par le fabricant du turbocompresseur).

2.4 Dimensions ou surface de la sortie des gaz d'échappement :

- schéma avec dimensions et indication des tolérances (celles-ci étant indiquées par le fabricant du turbocompresseur).

3. Carter de roue de compression

3.1 Dimensions ou surface de l'entrée d'air :

- schéma avec dimensions et indication des tolérances.

3.2 Dimensions ou surface de la sortie d'air :

- schéma avec dimensions et indication des tolérances.

4. Roue de turbine

4.1 Diamètre extérieur maximum.

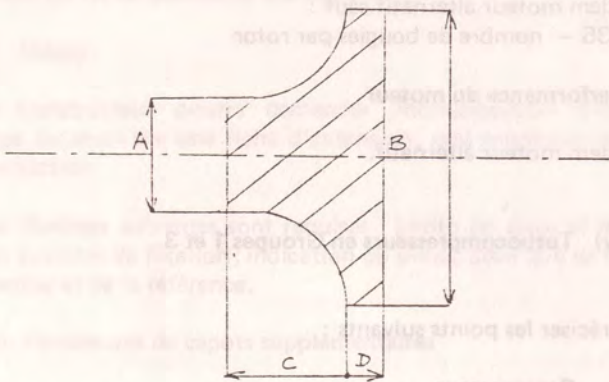
4.2 Diamètre extérieur à la sortie des gaz d'échappement.

4.3 Hauteur d'une aube « entrée ».

4.4 Epaisseur d'une aube « entrée ».

4.5 Nombre d'aubes

4.6 Schéma suivant comportant les cotes A, B, C, D.



5. Roue de compression

- 5.1 Matériau : acier — alliage léger.
- 5.2 Diamètre extérieur maximum.
- 5.3 Diamètre extérieur à l'entrée d'air.
- 5.4 Hauteur d'une aube « sortie ».
- 5.5 Epaisseur d'une aube « sortie ».
- 5.6 Nombre d'aubes.
- 5.7 Schéma suivant comportant les cotes A', B', C', D' (schéma ci-dessus).

6. Régulation de la pression

- 6.1 Pression maxi de suralimentation avec tolérance (méthode de mesure à préciser).
- 6.2 Type de régulation de la pression :
 - a. cas d'un by-pass ou soupape de décharge :
 - type de la soupape,
 - photos (soupape et montage by-pass)
 - b. autres cas :
 - descriptif
 - photos.

7. Système d'échappement

- 7.1 Diamètre ou dimensions du tuyau d'échappement au niveau de sa jonction avec la turbine.
- 7.2 Diamètre ou dimensions du tuyau d'échappement au niveau de la mise à l'air libre.
- 7.3 Photos (2 photos du système d'échappement :
 - a. du collecteur d'échappement au turbocompresseur.
 - b. du turbocompresseur à la mise à l'air libre).

8. Refroidissement de l'air d'admission

A. Cas d'un « Intercooler »

- 8.1 Type
- 8.2 Photo
- 8.3 « Intercooler » air-air :
 - surface d'entrée d'air
 - surface de sortie d'air
 - épaisseur
 - matériau.

8.4 Ventilateur (si prévu)

- diamètre
- nombre de pales.

B. Autre système

- descriptif
- photos.

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, c'est-à-dire 5 ans après que la production annuelle soit tombée en-dessous de 10 % du minimum de production du groupe considéré.

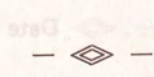
Afin de prévenir le plus longtemps possible à l'avance les concurrents, il est demandé à chaque constructeur de fournir dans le courant du mois de Janvier de chaque année un document indiquant les modèles homologués ayant été produits, au cours de l'année précédente, en un nombre d'exemplaires de plus 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 1979

Dates limites de réception des demandes (au Secrétariat de la FIA et aux Membres de la liste page 3)	Entrée en vigueur des homologations prononcées
15 Novembre 1978	1er Janvier 1979
15 Février 1979	1er Avril 1979
15 Mai 1979	1er Juillet 1979
15 Août 1979	1er Octobre 1979

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 1979 ».

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 et Adresse de cet ACN
Signature et Fonction

Le Directeur Général

(ou son représentant accrédité)

**CERTIFICAT DE PRODUCTION
PRODUCTION CERTIFICATE**

Constructeur
Manufacturer

Date

Modèle de voiture
Car Model

Type ou désignation commerciale / Type or commercial designation

Période de production de
Production period from

à/ to

Production mensuelle
Monthly production

Je soussigné certifie que la production mentionnée ci-dessus s'entend pour des voitures entièrement terminées, identiques et conformes à la fiche d'homologation présentée pour ce modèle.

I hereby certify that the production mentioned hereabove concerns cars which are entirely completed, identical and in conformity with the recognition form submitted for the said model.

Signature

Fonction
Position

Mois/ Année Month/year	Nombre Number
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
TOTAL	
Observations Remarks :	

CONDITIONS FOR HOMOLOGATION OF PRODUCTION VEHICLES

1979 REGULATIONS FOR MANUFACTURERS

ARTICLE 1 : SUBMITTING OF APPLICATIONS
(a) Homologation

Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model (see b) has been made on series-production terms to justify classification in Groups 1, 2, 3 or 4 of these regulations. Application for homologation shall be submitted to the FIA by the ACN of the country in which the vehicle is manufactured and shall entail the drawing up of a homologation form (see below). Homologation will only be granted to car-models which were still in production on January 1st 1977 or the production of which was started after that date. Homologation of a series-produced car will become void 5 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (see Art. 10).

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

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

However, it must be pointed out that, if the FIA has the possibility, for practical reasons, to authorise the homologation of certain variants of a same car-model in different Groups of cars, the principle of a simultaneous homologation of variants of a same model, in Groups 1 and 2 (Touring) on the one hand and in Groups 3 and 4 (Grand Touring) on the other hand, remains forbidden.

(b) Model of car

All the cars belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and specific external general lines of the coachwork and by an identical mechanical conception of the engine and the transmission to the wheels.

(c) 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.

(d) Examination of the Application for Homologation

Each year, the CSI, or in its place, the Sub-Commission for Technical Regulations, will draw up the Calendar of Homologation procedures.

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 11 copies, all of them with original photographs. (See Article 4).

These copies will be sent to the following addresses :

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

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

1 copy to : ACCUS-FIA
1701 « K » Street, N.W.
Suite 1204
WASHINGTON D.C. 20 006. U.S.A.

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 : Mr. E. BENZING
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 : O.N.S.
Baseler Platz 6
D 6 FRANKFURT/M, F.R. Germany.

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 be 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.

(e) 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.

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.

(f) 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 : HOMOLOGATION CRITERIA

(a) The minimum production required for homologation, in the required Group must be completed in full at the latest on the last day of the month preceding the meeting (See Art. 2-b).

It concerns identical cars for sale to the general public.

In particular, coachworks of one same minimum series shall be identical with the only exception of a 'sun roof'.

Minimum production :

Group 1 (series-production touring cars)	: 5,000
Group 2 (touring cars)	: 1,000
Group 3 (series-production grand touring cars)	: 1,000
Group 4 (grand touring cars)	: 400

It must have been reached in :

- 12 consecutive months (or less) for Groups 1, 2 and 3.
- 24 consecutive months (or less) for Group 4.

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 c), 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.

(b) 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 : airplane 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.

(c) Maximum outside dimensions

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

(d) Minimum inside dimensions and minimum number of seats

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

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

First case - (see diagram 1). Cars equipped with 4 (or more) seats.

The height at the front (B) is measured between the lowest point of the front seat cushion compressed by a standard mass of 60 kg (see diagram 2) and the ceiling (the padding if any, may be compressed). Should the backrest of the front seat(s) be inclined backwards, the protected height must also be measured at the same angle as the inclination of the backrest.

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

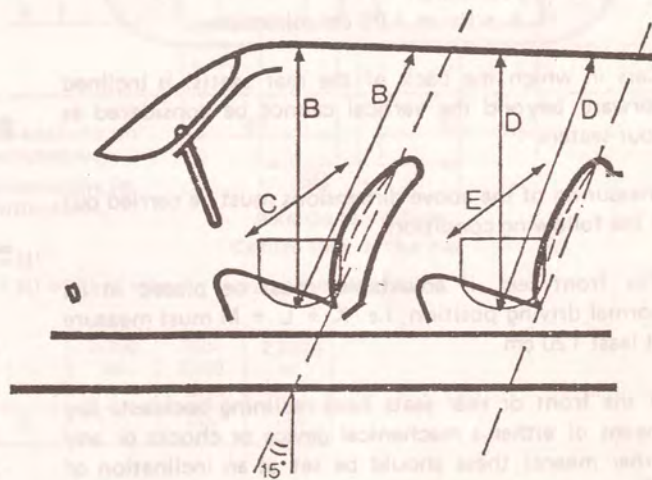
If there is a common front seat, the measurement is made at 25 cm from the centre line of the car.

The height at the back (D) is measured between the cushion of the rear seat, compressed by the standard mass, and the ceiling (the padding, if any, may be compressed) at 25 cm from the centre line of the car.

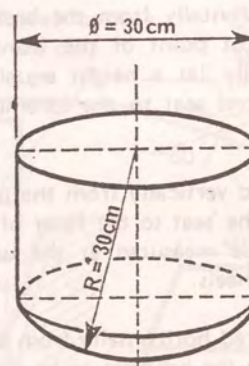
Should the backrest of the rear seat be inclined backwards, the protected height must also be measured at the same angle as the inclination of the backrest.

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

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



Dessin/drawing No 1



Weight/tare = 60 kgs ± 200 grms.

Dessin/drawing No 2

The minimum dimensions (in centimetres) are the following :

Cylinder-capacity	B	C	D	E
up to 1 000 cc	85	100	-	-
from 1000 to 2000 cc	85	110	85	110
over 2 000 cc	90	120	85	120

Moreover in order to be homologated as a four-seater, a model must fulfil certain conditions regarding its rear-seating capacity

These conditions are the following (see diagram 3)

1. k must be at least 90 % of L
 m » 85 % of M .
 p » 85 % of $k + m$.
2. k must measure at least 15 cm and the minimum measures for the foot-space of the rear passengers must be 32 cm long, 5 cm high and (for each one of the two passengers) 25 cm wide.
3. The space available for the rear passengers must meet the following condition :
 $k + l + m = 95$ cm minimum.
4. Cars in which the back of the rear seat(s) is inclined forward beyond the vertical cannot be considered as four-seaters.

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

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

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

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

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

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

Two specific cases must be distinguished :

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

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

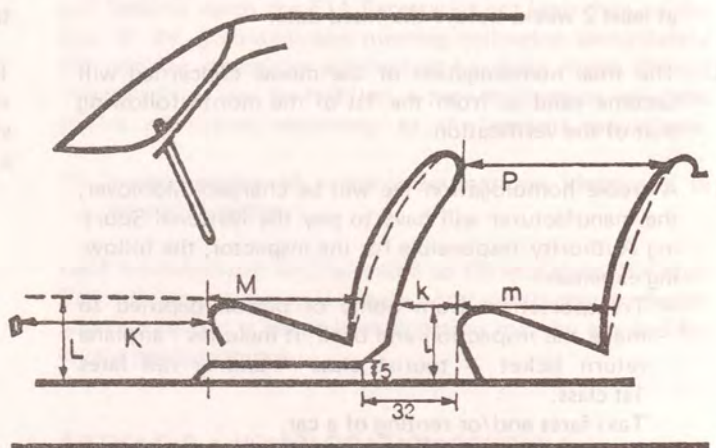
However for the rear seat(s) measuring must be made in the same vertical plane as for the front seats.

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

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

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

Definition of the term 'seat' - See Art. 255-b) of Appendix J.



Dessin/drawing No 3

When examining a specific car, the rear space reserved for passengers can only be considered as complying with the term 'seat' if it offers comfort similar to that of the front seat, i.e. the upholstery on it must have approximately the same thickness and the same flexibility as that of the front seats or, in practical terms : during the measurement, the standard mass (60 kg) must compress the seating cushion on the rear to approximately the same extent as on the front seats.

- Second case - (see diagrams 4 and 5). cars with a minimum of 2 seats.

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

The 'protected height' shall be at least 80 cm measured from the cushion of the seat compressed by the standard mass (see diagram 2) to the ceiling (any existing padding being compressed) in cars with closed coachwork and 80 cm from the surface of the seat compressed by the standard

mass (see diagram 2) to the upper edge of the windscreen (measured vertically through the centre of the standard mass) in case of open cars.

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

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

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

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

(e) Luggage trunk

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

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

60 cm x 40 cm x 20 cm

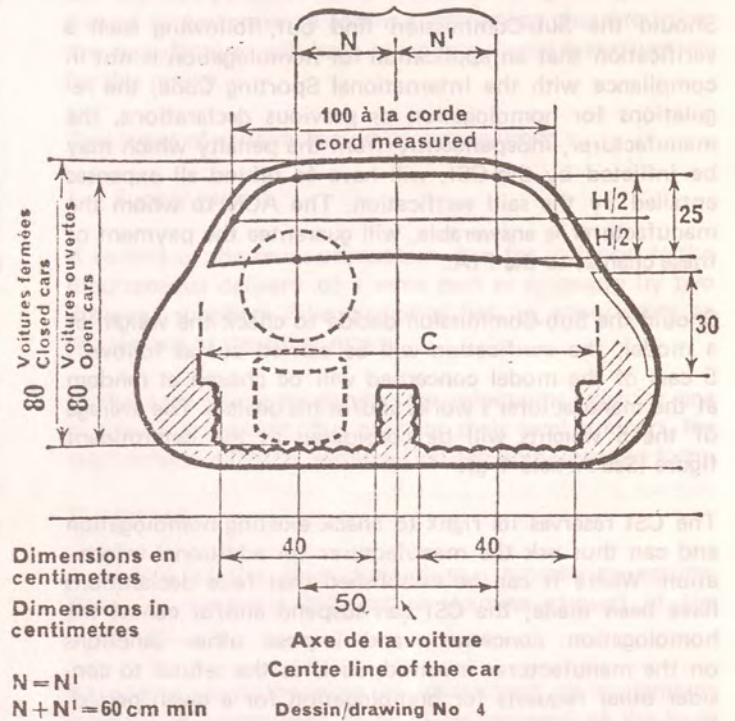
Cylinder-capacity inferior or equal to 2,000 cc : 1 suitcase.

- Cylinder-capacity superior to 2,000 cc : 2 suitcases.

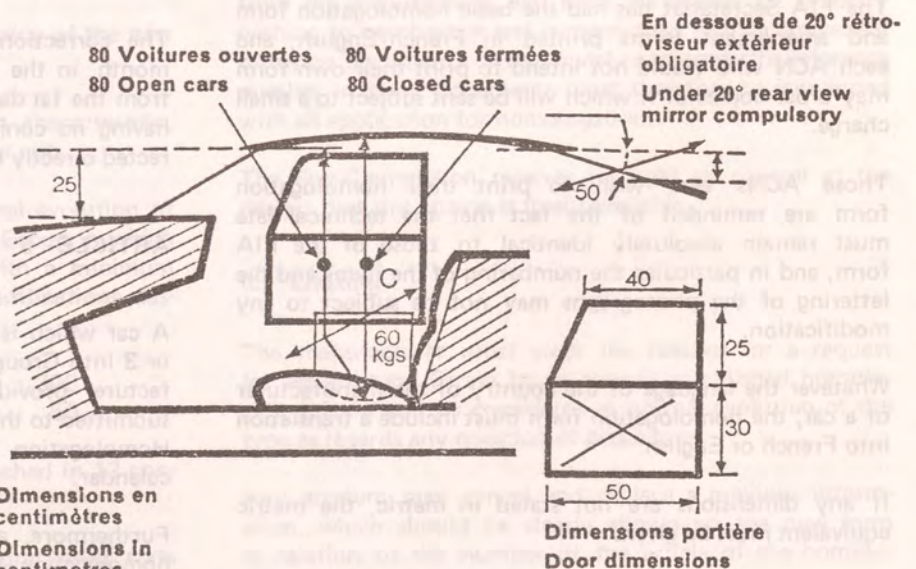
However, in cars having inside dimensions which are inferior to the minima laid down in Art. 253 b) to allow classification as a four-seater, but which contain a compartment behind

the front seats liable to receive passengers, this compartment may be taken into account as luggage space whether or not it has been equipped for this purpose but without modifying any of the original parts.

Largeur sur laquelle la "hauteur protégée" doit être maintenue
Width where the "protected height" must be maintained



	0-700 cc	700-2,000 cc	2,000+ cc
C	100	110	120



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 data 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 (See Article 4-g).

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) Homologations 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 data 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 :

$$\begin{aligned} \text{Tolerance on (U/2)} &= \pm 0.2 \text{ mm} \\ \text{Tolerance on (S + T - U)} &= \pm 0.3 \text{ mm} \end{aligned}$$

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 errors 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 d) 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.

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 layout.
- The cylinder capacity class.
- 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.

Furthermore, the homologation of a normal evolution of the model can only be allowed within the Group in which the basic vehicle is homologated and with a minimum number of cars produced (with the modifications described) of :

Group 1 : 2,500	Group 3 : 300
Group 2 : 500	Group 4 : 50

This production figure must have been reached in 12 consecutive months (or less).

For all other applications, the manufacturer must state clearly the weight of this new version of the vehicle.

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

(b) Variant

For minimum production numbers and the production period required, please refer to Article 2, a.

In the case of a change in commercial denomination and for the introduction of a model offering a significant change in performance and in construction characteristics, the manufacturer will have to initiate a new homologation for this model.

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 in 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 Groups 2 and 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 : SUPPLEMENTARY INFORMATION FOR CERTAIN APPLICATIONS

(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 Article 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 (see Article 7-b).

(b) Additional gear-box

For any application for an optional gear-box with a different casing than the original one must include a photograph thereof. (see also Appendix J : Articles 258-f), 261-m).

(c) Axle ratios

See Article 258 f), Appendix J.

In Groups 2 and 4, homologated as a variant without production minimum.

(d) Photo V

The manufacturer shall indicate either in the additional information or 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 of 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 :

- tools (jack – tool kit)
- independent heating system
- air conditioning system
- radio and Hi-Fi equipment
- electric servo and sun roof
- headlamp washer.

The petrol tank shall be empty, the other tanks filled to the normal level as recommended by the manufacturer.

(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

Manufacturers may ask for homologation of a sports seat on a separate extension form, without production minimum. 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 (Article 61).

(p) **Overhang**

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

(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.

(r) **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» bodywork. (See Articles 2-c and 2-d).

(s) **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.

(t) **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.

(u) **Specific technical data of Wankel Engines which will be mentioned on homologation forms (Groups 1 & 3)**

Engine :

- 130 — Cycle
- 131 — Number of rotors
- 132 — Generating radius
- 133 — Excentricity
- 134 — Distance between the real profile and the theoretic profile of the trochoid
- 135 — Length of the little axis of the trochoid
- 136 — Length of the large axis of the trochoid
- 137 — Width of the trochoid
- 138 — Swept volume of one chamber
- 139 — Total cylinder-capacity
- 140 — Volume of one combustion chamber in the rotor
- 141 — Compression ratio
- 142 — Material of trochoid
- 143 — Material of rotor
- 144 — Material of cheeks
- 145 — Number of epix seals per rotor
- 146 — Number of comer seals per rotor
- 147 — Number of side seals per rotor
- 148 — Number of scraper gaskets per rotor
- 149 — Engine shaft : cast — forged
- 150 — Type of engine shaft : monobloc — with detachable counterweights
- 151 — Engine shaft : number of main bearings
- 152 — Engine shaft : main bearings : type : diameter :
- 153 — Rotor : bearings : type : diameter :
- 154 — Lubrication system : dry sump — oil sump supply
- 155 — Lubricant capacity
- 156 — Oil cooler : yes — no type :
- 157 — Method of engine cooling : liquid — air
- 158 — Capacity of cooling system
- 159 — Cooling fan : diameter number of blades :
- 160 — Cooling fan : type of drive :

Weights

- 161 — Flywheel (clean) : flywheel with ring gear :
- 162 — Flywheel with clutch (all rotating parts) :
- 163 — Engine shaft with counterweights
- 164 — Rotor with seals, bearings and toothed crown.

Distribution

- 165 — Number of inlet ports per rotor
- 166 — Type of inlet ports : lateral - peripheric - composites
- 167 — Opening of inlet ports (in degrees as from TDC)
- 168 — Closing of inlet ports (in degrees as from TDC)

Definitions :

Opening of the inlet port, in the case of peripheric intake, includes the moment from which the rear face of the epix seal uncovers the inlet port.

Closure of the inlet port, in the case of peripheric intake, includes the moment from which the front face of the following epix seal shuts off gas intake.

Notes : It would be desirable to provide a diagram showing the above 4 points defining the opening

and closing of the inlet port.

169 – Area of an inlet port.

In order to facilitate checking of the inlet port by the scrutineers, provide together with the application for homologation a full scale drawing of the inlet port. This drawing, on which will be mentioned the area of the inlet port, will serve as a check of the engine by placing it over the inlet port itself.

170 – Inlet port : maximum width

171 – Material of inlet manifold

172 – Number of exhaust ports per rotor

173 – Type of exhaust ports : lateral - peripheric - composite

174 – Opening of exhaust ports (in degrees as from TDC)

175 – Closing of exhaust ports (in degrees as from TDC)

Definitions :

as 167 and 168 above (including diagram).

176 Exhaust port : area

As 169 above, a diagram of exhaust port to be provided

177 Exhaust port : maximum width

178 – Material of exhaust manifold

179 Diameter of exhaust manifold outlet

180 – Length of exhaust between the trochoid and the muffler

Carburetion

Same as reciprocating piston engine.

Injection

Same as reciprocating piston engine.

Engine accessories

Same as reciprocating piston engine, except :

235 – Number of spark plugs per rotor.

Engine performances

Same as reciprocating piston engine.

(v) **Characteristics of turbochargers which will be indicated on homologation forms concerning Groups 1 and 3 cars.**

1. Turbocharger

1.1 Make and type

1.2 Photos (3 photos - sufficiently enlarged - of the fitted turbocharger : plan view - front view - side view)

2. Turbine housing

2.1 Number of exhaust gas entries : one -- two

2.2 Turbine housing :

– with or without vanes

– number of vanes

– photo

2.3 Dimensions or area of exhaust gas entry/entries :

– Sketch with dimensions and tolerances (the latter being indicated by the turbocharger manufacturer)

2.4 Dimensions or area of exhaust gas exit :

– Sketch with dimensions and tolerances (the latter being indicated by the turbocharger manufacturer)

3. Impeller housing

3.1 Dimensions or area of air (gas) intake :

– Sketch with dimensions and tolerances

3.2 Dimensions or area of air (gas) exit :

– Sketch with dimensions and tolerances

4. Turbine wheel

4.1 Maximum outer diameter

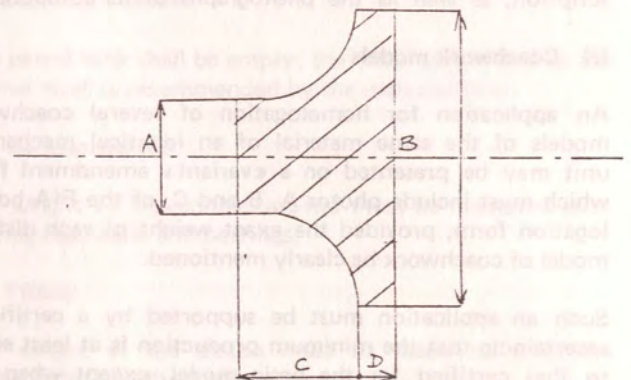
4.2 Outer diameter at exit of exhaust gas

4.3 Height of blade at OD

4.4 Thickness of blade at OD

4.5 Number of blades

4.6 Following sketch with dimensions A, B, C and D



5. Impeller wheel

5.1 Material : steel – light alloy

5.2 Maximum outer diameter

5.3 Outer diameter at air intake

5.4 Height of blade at OD

5.5 Thickness of blade at OD

5.6 Number of blades

5.7 Following sketch with dimensions A', B', C', D' (above sketch)

6. Adjustment of the pressure

6.1 Maximum turbocharging pressure (with tolerance)
(Method of measuring to be specified).

B. Other system

- description
- photos.

6.2 Type of pressure adjustment :

- a. Case of a by-pass or releaf valve :
 - type of valve
 - photos (valve and by-pass installation)
- b. Other cases :
 - description
 - photos

7. Exhaust system

7.1 Diameter or dimensions of exhaust pipes at turbine connector

7.2 Diameter or dimensions of exhaust pipe at entry into atmosphere.

7.3 Photos (2 photos of the exhaust system :

- a. from the exhaust manifold to the turbocharger
- b. from the turbocharger to entry into atmosphere)

8. Cooling of intake air

A. Case of an intercooler

8.1 Type

8.2 Photo

8.3 Air intercooler :

- area of air intake
- area of air exit
- thickness
- material

8.4 Fan (if fitted) :

- diameter
- number of blades.

ARTICLE 10 : DELETED HOMOLOGATIONS

All homologation concerning a given model are deleted 5 years after the production of this model has stopped, namely 5 years after annual production has fallen below 10 % of the production minimum of the Group in question.

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 1979

Date limits for the receipt of application (at the FIA Secretariat and to the Members listed on page 16)	Homologation valid as from :
15th November 1978	1st January 1979
15th February 1979	1st April 1979
15th May 1979	1st July 1979
15th August 1979	1st October 1979



Signature
General Manager
or
authorized representative

To be countersigned by the ACN concerned

Name and Address of the ACN responsible

Signature and Position for the manufacturer

Remarks

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

COVENANT FOR HOMOLOGATION PROCEDURE AND PROXY SIGNATURE



The Company declares that it acknowledges the Regulations called « 1979 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 and Address of the ACN responsible
for the manufacturer
Signature and Position :

Signature :
General Manager
or
authorized representative

CERTIFICAT DE PRODUCTION

PRODUCTION CERTIFICATE

Constructeur
Manufacturer

Date

Modèle de voiture
Car Model

Type ou désignation commerciale / Type or commercial designation

Période de production de
Production period from
à/ to

Production mensuelle
Monthly production

Je soussigné certifie que la production mentionnée ci-dessus s'entend pour des voitures entièrement terminées, identiques et conformes à la fiche d'homologation présentée pour ce modèle.

I hereby certify that the production mentioned hereabove concerns cars which are entirely completed, identical and in conformity with the recognition form submitted for the said model.

Signature

Fonction
Position

Mois/Année Month/year	Nombre Number
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
TOTAL	
Observations Remarks	

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE
VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

CERTIFICAT DE PRODUCTION

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1978 / 8

ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1978 / 8

Valables à partir du / Valid as from 1 / 7 / 78

(DDR) REP. DEM. ALLEMANDE

VEB

5712 353 W (1000 cc)

Homologation Groupe 1

1/1E

Tableau de bord

2/1V

Jantes

3/2V

Siège

4/2V

Protection moteur

1692 353 WR (1150 cc)

Homologation Groupe 2

1/1V

Freins à disque

(E) ESPAGNE

SEAT

5594 124 Especial 1800

24/4E

Radiateur — Direction — Echappement — Renforts —
 Suspension — Rapports de pont — Allumage

(F) FRANCE

RENAULT

5650 R 5 Alpine

11/9V

Biellette de direction (Groupe 2)

12/10V

Tableau de bord (Groupe 2)

13/11V

Arceaux acier et titane

(GB) GRANDE BRETAGNE

CHRYSLER

5674 Sunbeam 1.3

2/2V

Rapports de boîte de vitesses et de pont (Groupe 2)

5675 Sunbeam 1.6

2/2V

Rapports de boîte de vitesses et de pont (Groupe 2)

5676 Sunbeam 1.8

2/2V

Rapports de boîte de vitesses et de pont (Groupe 2)

FORD

5656	Fiesta 1117 cc	5/5V	Rapports de boîte de vitesses et de pont (Groupe 2)
5336	Capri 3 L	49/27V	Volant moteur — Embrayage — Moteur
5566	Escort 2000 RS	28/12E	Errata : diagramme de distribution
		29/13E	Errata : idem
		30/18V	Volant moteur et embrayage — Rapports de pont — Répar- titeur de freinage

(1) ITALIE

FIAT

647	Abarth 131 Rally	15/2E	Errata : Suspension de 11/10V.
-----	------------------	-------	--------------------------------



INFORMATIONS DE DERNIERE MINUTE

REGLEMENT FINANCIER DE LA FORMULE 2

Le paragraphe 4 du Règlement tel que publié au Bulletin 125 — Février 1978 — est modifié comme suit :

Le taux de change sera basé sur la moyenne entre le taux de change du franc suisse au 4 Janvier 1978 et le jour de la clôture des engagements de la course. (Moyenne entre prix d'achat et prix de vente).

STOP PRESS INFORMATION

F 2 FINANCIAL REGULATIONS

Paragraph 4 of the Regulations such as published in Bulletin 125 — February 1978 — is modified as follows :

The rate of exchange is based upon the average of the rate of the Swiss franc on 4th January 1978 and the date of the closing of entries for the concerned race. (Average between purchase price and sale price).

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

CIRCULAIRE No. 9

CATEGORIES

I+ Epreuves Internationales Libres / Full International Events
I Epreuves Internationales / International Events.

Formule 1	F1	Grand Tourisme	GT4	Formule Indy	F/INDY	Formule Sudam	FS
Formule 2	F2	Production Spéciale	SP5	Formule Libre	FL8	Formule Tasman	F/T
Formule 3	F3	Course Bi-place	2S6	Formule Renault	F/R	Formules A-B-C	F/A-F/B-F/C
Tourisme de Série	TS1	Formule V	F/V	Formule Renault Europe	F/RE	Formule 5000	F/5000
Tourisme	T2	Formule Super V	F/SV	Formule Renault 5	R5	Stock-cars	T/SC
Grand Tourisme de Série	GTS3	Formule Ford	F/F	Tourisme Sudam	T/S	Dragsters	DRG

EPREUVES SUR CIRCUITS

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
23	Jullet	Diepholz	Adjonction F/F
29/30	Jullet	Sears Point IMSA GT	Nelle inscription / New entry
23/24	Sept.	Estoril (Championnat du Monde des Marques)	Annulé / Cancelled
7/8	Octobre	Estoril (Championnat d'Europe F2)	Annulé / Cancelled
15	Octobre	Oesterreichring (Championnat du Monde des Marques/World Championship for Makes)	Annulé / Cancelled
22	Octobre	6 heures de Colmar-Berg — Circuit Goodyear (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	Nelle inscription / New entry Ecurie du Nord. Mr. Vic Diedling. 15 rue de l'Hôpital. ECHTERNACH
12/14	Mai	Rallye Firestone (Championnat d'Europe des Rallyes — Coeff. 3)	Nelle date : 6/8 Octobre
30 Nov / 14 Dec	GCA	Rallye 5/5 « Les Amériques »	Nelle inscription / New entry. A.S.A.I. Antenne Europe. 5 rue Nicolas Chuquet. F75017 PARIS.

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1978

CIRCULAIRE No. 7

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
16 Juillet	F	Amicale Internationale - Biesheim	Nouvelle inscription / New entry
5 Novembre	F	Caen Carpiquet	Nelle inscription / New entry ASK Caen Carpiquet. B.P. 3025. F 14017 CAEN Cedex.
10 Septembre	F	Challenge de la ville - Biesheim	Nelle inscription / New entry ASK Biesheim. Mr. Cl. Sander 4, rue des Cygnes Vogelbrun F 68600 NEUF BRISACH

