

# fédération internationale de l'automobile

No. 132

9 & 10 - 1978



## **bulletin sportif de la commission sportive internationale**

	Pages
<b>COMMUNIQUE DE PRESSE</b> .....	1
<b>INFORMATIONS SPORTIVES :</b>	
<b>LISTE DES PILOTES DE 2ème PRIORITE 1978 : Addendum</b> .....	2
<b>PENALITES INTERNATIONALES</b> .....	2
<b>RECORDS</b> .....	2
<b>CIRCUITS &amp; SECURITE :</b>	
<b>LICENCES INTERNATIONALES</b> .....	3
<b>NORMES DE CASQUES</b> .....	3
<b>HOMOLOGATION DE VETEMENTS RESISTANT AU FEU</b> .....	3
<b>INFORMATIONS TECHNIQUES :</b>	
<b>REGLEMENT TECHNIQUE F2/F3 : Art. 5b - Art. 13-5b</b> .....	5
<b>ANNEXE J : Art. 258 n)</b> .....	6
<b>HOMOLOGATIONS</b> .....	
<b>LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1978 / 9</b> .....	8 - 11
<b>CALENDRIER INTERNATIONAUX :</b>	
<b>CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL — Circulaire No. 10</b> .....	feuille rose
<b>CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING — Circulaire No. 8</b> .....	feuille verte



	Pages
<b>PRESS COMMUNIQUE</b> .....	1
<b>SPORTING INFORMATION :</b>	
1978 2nd SEEDED RALLY DRIVERS LIST .....	2
INTERNATIONAL PENALTIES .....	2
<b>RECORDS</b> .....	2
<b>CIRCUITS &amp; SAFETY :</b>	
DRIVERS' LICENCE .....	4
CRASH HELMET STANDARDS .....	4
HOMOLOGATION OF FIRE RESISTANT CLOTHING .....	4
<b>TECHNICAL INFORMATION :</b>	
F2/F3 TECHNICAL REGULATIONS — Art. 5a ; Art. 5b ; Art. 13-5b .....	6
APPENDIX J — Art. 258 n) .....	7
<b>HOMOLOGATIONS :</b>	
ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1978/9 .....	8 — 11
<b>INTERNATIONAL CALENDARS :</b>	
1978 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR — Circular No. 10 .....	pink sheet
1978 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR — Circular No. 8 .....	green sheet



## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Lors des récentes réunions qui se sont tenues en Italie et qui ont concerné le Bureau, les différentes S/Commissions et Groupes de Travail de la CSI, les décisions suivantes ont été arrêtées :

### PROBLEMES TECHNIQUES

Dispositifs aérodynamiques en Formule 1 : Le Bureau de la CSI réaffirme sa volonté politique de mettre un terme à l'augmentation des vitesses tout en définissant un meilleur équilibre entre les possibilités des circuits sur le plan de la sécurité et les performances des voitures. Dans cet esprit un complément d'enquête technique a été ordonné, portant en particulier sur les conséquences du maintien ou de la suppression des jupes. Une décision définitive sera arrêtée le 15 Octobre au vu des résultats de cette enquête.

La CSI organisera d'autre part, dans le proche avenir, une réunion entre les motoristes, qui aura pour but d'examiner les mesures futures permettant l'application réelle d'une politique de stabilisation ou diminution des performances.

### PROBLEMES SPORTIFS

Le Bureau de la CSI confirme que le Championnat d'Europe des Voitures de Sport 1979 est annulé, le nombre d'épreuves inscrites au Calendrier ne permettant pas son déroulement normal.

La Coupe FIA des Conducteurs de Rallyes est remplacée pour 1979 par un Championnat du Monde des Conducteurs de Rallyes, basé sur les épreuves du Championnat du Monde des Rallyes. Un Trophée sera d'autre part réservé aux copilotes.

Les autres Championnats, Trophées et Coupes de la FIA sont inchangés pour 1979.

## PRESS COMMUNIQUÉ

During the recent meetings held in Italy involving the Bureau and the various CSI Sub-Commissions and Working Groups, the following decisions were agreed upon :

### TECHNICAL PROBLEMS

Aerodynamic devices in Formula 1 : The CSI Bureau re-affirms its policy to put a stop to the increases in speeds by defining a better balance between the circuits' possibilities from a safety point of view and the cars' performances. With this in mind an additional technical investigation has been ordered with particular emphasis on the consequences resulting from the maintenance or banning of skirts. A final decision will be taken on October 15 in the light of the results of this investigation.

Furthermore, the CSI will organize a meeting with the engineers in the near future, the aim of which will be to examine future measures allowing a policy of stabilization or reduction of performances to be put into practice.

### SPORTING PROBLEMS

The CSI Bureau confirms the cancellation of the 1979 European Sportscar Championship, as not enough events are entered in the Calendar to allow it to take place normally.

For 1979 the FIA Rally Drivers Cup is replaced by a World Championship for Rally Drivers based on the World Rally Championship events. As well as this there will be a Co-Drivers Trophy.

The other FIA Championships, Trophies and Cups remain unchanged for 1979.

## LISTE DES PILOTES DE 2ème PRIORITE 1978

Additif :  
**CHYPRE** : Kyprianou Kypros  
 Kirmitsis Christ  
 Makrides Lefteris

## PENALITES INTERNATIONALES

L'ACCUS a prononcé la suspension suivante :  
**Daniel F. FIFE**  
 suspension de sa licence de concurrent No.E1446N-78  
 pour non paiement de sa cotisation et des droits de licence.

La FIA annonce que le record suivant a été établi par  
**VOLVO Cars B-V**

1 km départ lancé  
 Catégorie A  
 Groupe III  
 Classe 7  
**1 - 9 - 1978 : Landvetter Airport**  
 Pilote : **Carl-Magnus SKOGH**  
 Voiture : **VOLVO** (moteur Volkswagen Diesel)  
 Temps : 17.209 sec.  
 Vitesse : 209.193 km/h (129.908 mph)

## 1978 2nd SEEDED RALLY DRIVERS LIST

Addendum :  
**CYPRUS** : Kyprianou Kypros  
 Kirmitsis Christ  
 Makrides Lefteris

## INTERNATIONAL PENALTIES

The ACCUS has pronounced the following penalty :  
**Daniel F. FIFE**  
 suspension of his Entrant's License No. E1446N-78 for  
 non-payment of membership dues and license fee.

The FIA announces that the following record has been set  
 up by  
**VOLVO Cars B-V**

1 km flying start  
 Category A  
 Group III  
 Class 7  
**1 - 9 - 1978 : Landvetter Airport**  
 Driver : **Carl-Magnus SKOGH**  
 Car : **VOLVO** (engine Volkswagen Diesel)  
 Time : 17.209 sec.  
 Speed : 209.193 km/h (129.908 mph)

## RECORDS

## LICENCES INTERNATIONALES

Il est rappelé aux ASN que le règlement concernant la délivrance de toutes les licences internationales pour les compétitions de vitesse sur circuit a été publié dans le bulletin 118 (Juillet 1977) avec des modifications dans le numéro 122 (Octobre 1977) et le numéro 124 (Janvier 1978). Ce règlement sera valable en 1979 et jusqu'à nouvel avis. Son application exige un contrôle très rigoureux des qualifications des pilotes afin d'atteindre l'objectif d'une norme adéquate de sécurité à tous les niveaux.

## NORMES DE CASQUES

Suite à l'annonce dans le Bulletin 130 (Juillet 1978), il est confirmé que les casques homologués à la norme suivante ne seront acceptés dans les compétitions internationales que jusqu'au **31 Décembre 1978** :  
AFNOR NFS 72 - 302 (1977)

## HOMOLOGATION DES VÊTEMENTS RÉSISTANT AU FEU

Les résultats suivants ont été enregistrés sur des vêtements soumis par leur fabricant, à la C.S.A.I., Milan, pour tests à la norme FIA-1975 (voir Bulletin N. 92) :

### Numéro d'Homologation CSAI/FIA 8ab

Marque combinaison : Arvil. Tissu : Nomex Super  
Combinaison à double couche avec de l'ouate à l'intérieur, sans sous-vêtement. Poids : 695 gr/m<sup>2</sup>.

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 30,3 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 25 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante

- Adresse : Arvil  
Via dei Cignoli, 9  
Milano - Italie

### Numéro d'Homologation CSAI/FIA 10a

Marque combinaison : Arvil. Tissu : Nomex  
Combinaison à double couche. Poids : 220 gr/m<sup>2</sup>  
pour chaque couche.

### Numéro d'homologation CSAI/FIA 10b

Marque sous-vêtement : Arvil. Tissu : Nomex  
Sous-vêtement à simple couche. Poids : 330 gr/m<sup>2</sup>

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 22 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 25 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante.

- Adresse : Arvil (voir plus haut)

### Numéro d'homologation CSAI/FIA 12ab

Marque combinaison : Mispa. Tissu : Firmus.  
Combinaison à double couche, sans sous-vêtement  
Poids : 560 gr/m<sup>2</sup>

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 24 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 21 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante.

- Adresse : Mispa  
Via Abate Chanoux, 19/21  
Torino, Italie.

### Numéro d'homologation CSAI/FIA 14ab

Marque combinaison : Mispa. Tissu : Nomex.  
Combinaison à double couche. Poids : 405 gr/m<sup>2</sup>

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 20,2 sec
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 20,9 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante

- Adresse : Mispa (voir plus haut)

### Numéro d'homologation CSAI/FIA 16ab

Marque combinaison : Mispa. Tissu : Nomex.  
Combinaison à triple couche, sans sous-vêtement.  
Poids : 680 gr/m<sup>2</sup>

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 21 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 23,2 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante

- Adresse : Mispa (voir plus haut)

### Numéro d'homologation CSAI/FIA 18a

Marque combinaison : Linea Sport. Tissu : FTP/Gold  
Combinaison à double couche. Poids : 620 gr/m<sup>2</sup>

### Numéro d'homologation CSAI/FIA 18b

Marque sous-vêtement : Linea Sport. Tissu : Derby.  
Sous-vêtement à simple couche. Poids 380 gr/m<sup>2</sup>.

- Temps de résistance du sujet dans le test à sec : 30 sec.
- Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé : 43 sec.
- Résistance mécanique : satisfaisante

- Adresse : Linea Sport  
Piazzale De Agostino 3  
Milano, Italie.

---

**DRIVERS' LICENCES**


---

ASN's are reminded that the regulations applying to the issuing of all international licences for speed competitions on circuits appeared in Bulletin No. 118 (July 1977), with amendments in No. 122 (October 1977) and No. 124 (January 1978). These regulations will be valid in 1979 and until further notice. Their application requires rigorous verification of drivers' qualifications in order to achieve the objective of an adequate standard of safety at all levels.

---

**CRASH HELMET STANDARDS**


---

Further to the announcement in Bulletin No. 130 (July 1978) it is confirmed that helmets homologated to the following standard will be acceptable in international competitions, until **31st December 1978 only** :  
AFNOR NFS 72 - 302 (1977)

---

**HOMOLOGATION OF FIRE RESISTANT CLOTHING**


---

The following results have been recorded for clothing submitted by manufacturers for testing by the CSAI, Milan to the FIA Standard (1975) (See Bulletin No. 92) :

**Homologation Number CSAI/FIA 8ab**

Overall make : Arvil. Material : Nomex Super  
Overall with double layer, cotton padding between layers, no underclothing. Weight : 695 gr/m<sup>2</sup>.

- Subject's resistance time in the dry test : 30.3 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 25 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

- Address : Arvil  
Via dei Cignoli, 9  
Milan (Italy)

**Homologation Number CSAI/FIA 10a**

Overall make : Arvil. Material : Nomex  
Overall with double layer. Each layer weighing 220 gr/m<sup>2</sup>.

**Homologation Number CSAI/FIA 10b**

Underclothing make : Arvil. Material : Nomex  
Underclothing with single layer. Weight : 330 gr/m<sup>2</sup>.

- Subject's resistance time to the dry test : 22 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 25 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory

- Address : Arvil (see before)

**Homologation Number CSAI/FIA 12ab**

Overall make : Mispa. Material : Firmus.  
Overall with double layer, without underclothing.  
Weight : 560 gr/m<sup>2</sup>.

- Subject's resistance time in the dry test : 24 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 21 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

- Address : Mispa  
Via Abate Chanoux, 19/21  
Torino (Italy)

**Homologation Number CSAI/FIA 14ab**

Overall make : Mispa. Material : Nomex.  
Overall with double layer. Weight : 405 gr/m<sup>2</sup>.

- Subject's resistance time in the dry test : 20.2 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 20.9 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

- Address : Mispa (see above)

**Homologation Number CSAI/FIA 16ab**

Overall make : Mispa. Material : Nomex.  
Overall with triple layer, no underclothing.  
Weight : 680 gr/m<sup>2</sup>.

- Subject's resistance time in the dry test : 21 sec.
- Subject's resistance time to the test on wet material : 23.2 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

- Address : Mispa (see above)

**Homologation Number CSAI/FIA 18a**

Overall make : Linea Sport. Material : FTP/Gold  
Overall with double layer. Weight : 620 gr/m<sup>2</sup>.

**Homologation Number CSAI/FIA 18b**

Underclothing make : Linea Sport. Material : Derby  
Underclothing with single layer. Weight : 380 gr/m<sup>2</sup>.

- Subject's resistance time in the dry test : 30 sec.
- Subject's resistance time on the test on wet material : 43 sec.
- Mechanical resistance : satisfactory.

- Address : Linea Sport  
Piazzale De Agostino 3  
Milan (Italy)

## REGLEMENT TECHNIQUE F2/F3

### Article 5b -- Transmission

Le premier paragraphe de l'Article 5 b ne concerne que la F2 et doit être rédigé comme suit :

5 b 1. **F2 seulement** : 5 rapports maximum, non compris la marche arrière.

### Article 13 - 5 b -- Structures de Sécurité

Changer le texte existant de l'Article 13-5 b en :

1. Le premier but de ces dispositifs est de protéger le conducteur. Ce but est la considération première de la conception.
2. Toutes les voitures doivent avoir au moins deux structures substantielles :

La première doit être en avant du volant, mais à plus de 25 cm en avant de la couronne du volant, et au moins aussi haut que le point le plus élevé de cette couronne.

La seconde structure substantielle doit être placée à au moins 20 cm derrière la tête du pilote, elle doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une droite tirée du haut de la première structure à celui de la seconde passe au-dessus du casque du pilote, lorsque celui-ci est assis normalement dans la voiture, a revêtu son casque et attaché ses ceintures de sécurité.

Cette deuxième structure derrière le siège doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture, et répondre aux dimensions suivantes :

- la hauteur minimale doit être d'au moins 36 pouces (92 cm) mesurée le long d'une ligne suivant la colonne vertébrale du pilote, depuis la coque en métal du siège jusqu'au sommet de l'arceau.
- le sommet de l'arceau doit également dépasser le casque du pilote assis normalement à son volant d'au moins 5 cm.
- la largeur doit être d'au moins 40 cm, mesurée à l'intérieur de l'arceau entre les deux montants verticaux formant les deux côtés. Elle doit être mesurée à 60 cm au-dessus de la coque de métal du siège sur la perpendiculaire à la ligne suivant la colonne vertébrale du pilote.

#### Robustesse :

Afin d'obtenir une robustesse suffisante des structures

substantielles, deux possibilités sont laissées aux constructeurs :

- le tube et la(ou les) entretoise(s) doivent être d'un diamètre minimal de 1 3/8 pouces (3,5 cm), et d'une épaisseur de paroi minimale d'au moins 0,090 pouces (2 mm). Le matériau devrait être du chrome molybdène SAE 4 130 ou SAE 4 125 (ou équivalent en DIN, NF, etc...).

- la structure substantielle de conception structurale entièrement libre doit être capable de supporter les forces minimales indiquées comme suit :

Exercées simultanément au sommet de la structure substantielle, 1,5 p latéralement, 5,5 p longitudinalement dans les deux directions, 7,5 p verticalement, p étant le poids de la voiture en état de course,

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

Un certificat signé par un technicien qualifié doit pouvoir être soumis aux Commissaires Techniques d'une épreuve. Il doit être accompagné d'un dessin ou d'une photo de la structure considérée, et déclarer que cette structure possède la résistance à l'écrasement mentionné ci-dessus.

Il doit y avoir au moins une entretoise du sommet de la structure substantielle vers l'AR et ne dépassant pas un angle de 60° avec l'horizontale. Le diamètre et la matériau de l'entretoise doivent être les mêmes que ceux de la structure substantielle proprement dite.

Dans le cas de deux entretoises, le diamètre de chacune peut être ramené à 20/26 mm. Des connexions amovibles entre la structure substantielle et l'entretoise doivent être conformes aux dessins n° 6 et 7 ou à un autre type approuvé par la FIA.

#### Remarques générales :

- lorsque des boulons et des écrous sont utilisés, les boulons doivent avoir un diamètre minimal suffisant en fonction du nombre utilisé. Ils doivent être de la meilleure qualité possible (de préférence de type avion). Il est déconseillé d'utiliser des boulons ou des écrous à tête carrée.
- pour la structure principale, il faudra utiliser des tubes d'un seul tenant avec des courbes régulières et de rayon constant, ne présentant aucun signe de gaufrage ou de défectuosité des parois.
- toutes les soudures devront être de la meilleure qualité

possible et d'une pénétration totale (de préférence, soudure à l'arc ou à l'hélium).

- pour des châssis tubulaires, il est important que l'arceau de sécurité soit fixé à la voiture de manière à répartir les forces sur la plus grande surface possible. Il ne suffit pas de fixer simplement l'arceau à un seul tube ou à une jonction de tubes. L'arceau de sécurité doit être conçu de manière à être un prolongement du châssis lui-même et non simplement une pièce rapportée.

Il faut apporter un soin tout particulier au renforcement indispensable à la structure du châssis, par exemple en ajoutant des entretoises ou des plaques de renfort afin de répartir les forces de façon adéquate.

- pour les châssis monocoques, il faut adopter de préférence un arceau de sécurité complètement fermé dont la partie inférieure épouse le profil intérieur de la coque, tenu par des plaques de fixation adéquates. Ce type d'arceau de sécurité devient donc une partie intégrante du châssis.

3. Toutes les voitures doivent avoir un repose-tête qui ne se déplace pas de plus de 5 cm vers l'arrière lorsqu'une force de 85 kg dirigée vers l'arrière lui est appliquée. Il doit être d'une conception telle que la tête du pilote ne puisse pas être emprisonnée entre la structure substantielle et le repose-tête.

## ANNEXE J

### Art. 258 n)

#### Tolérances sur les levées de cames et de soupapes

Il est précisé que bien que la tolérance admise sur la levée de came (sensiblement  $S + T - U$ ) soit de  $\pm 0,3$  mm, la tolérance sur les levées de soupapes (articles 162 et 172 de la nouvelle fiche – articles 182 et 197 de l'ancienne) est toujours de 1% de cette levée, conformément à l'article 258 n).

## TECHNICAL INFORMATION

## F2/F3 TECHNICAL REGULATIONS

### Article 5 a -- 5 -- Exhaust pipes

(ENGLISH text only)

#### Add to the regulations published in Bulletin No 130 :

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

### Article 5 b -- Transmission

The first paragraph of Article 5 b concerns F2 only and should be worded as follows :

- 5 b 1. F2 Regulations : 5 gear-box ratios, not including reverse gear, as maximum.

### Article 13 - 5 b -- Roll-over bars

Change the existing text of Art. 13-5b as follows :

1. The basic purpose of safety structures is to protect the driver. This purpose is the primary design consideration.
2. All cars must have at least two roll-over structures :

The first roll-over structure must be in front of the steer-

ing wheel, not more than 25 cm forward of the steering wheel rim and at least as high as the top of the steering wheel rim.

The second roll-over structure must be not less than 20 cm behind the driver's head, and high enough so that a line extended from the top of the first structure to the top of the second will pass over the driver's helmet, when he is seated normally in the car with his helmet on and seat belts fastened.

This second structure behind the seat must be symmetrical about the lengthwise centre-line of the car and comply with the following figures :

- the minimum height must be at least 36 inches (92 cm) measured along the line following the driver's spine, from the seat's metal shell to the top of the roll-bar.
- the top of the roll-bar must also be at least 5 cm above the driver's helmet when the driver is sitting in a normal driving position.
- the width must be at least 40 cm, measured inside the roll-bar between the two vertical pillars of the sides. It must be measured at 60 cm above the seat's metal shell on the perpendicular to the line following the driver's spine.

## Strength :

In order to obtain a sufficient strength for the roll-over structures, two possibilities are left to the manufacturers:

- the tubes and brace(s) must have a diameter of at least  $1\frac{3}{8}$  inch (3.5 cm), and at least 0.090 inch (2 mm) wall thickness. The material should be molybdenum chromium SAE 4130 or SAE 4125 (or equivalent in DIN, NF, etc.).
- the roll-bar, of entirely free structural conception, must be capable of withstanding the stress minima indicated as follows :

Applied simultaneously to the top of the structure, which are 1.5 w laterally, 5.5 w longitudinally, and 7.5 w vertically, w being the racing weight of the car, the induced loads being carried over into the primary structure of the chassis.

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

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

In the case of two braces, the diameter of each of them may be reduced to 20/26 mm. Removable connections between the roll-over structure behind the driver and the brace must comply with FIA approved types.

### General considerations :

- whenever bolts and nuts are used, the bolts should be of a sufficient minimum diameter, according to the number used. They should be of the highest possible quality (preferably aircraft). Square head bolts and nuts should not be used.
- one continuous length of tubing should be used for the main structure with smooth continuous bends and

no evidence of crimping or wall failure.

- all welding should be of the highest quality possible with full penetration (preferably arc welding and in particular heliarc).
- for space-frame constructions, it is important that roll-over structures are attached to cars in such a way as to spread the loads over a wide area. It is not sufficient to simply attach the roll-bar to a single tube or junction of tubes. The roll-bar should be designed in such a way as to be an extension of the frame itself, not simply an attachment to the frame.

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

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

3. All cars must have a headrest which does not deflect more than 5 cm rearwards, when a rearward force of 85 kg is applied. It must be designed so that the driver's head cannot be trapped between the roll-over structure and the headrest.

## APPENDIX J

### Article 258 n)

#### Cam-lift and valve-lift tolerances

It is specified that although the tolerance allowed on the cam-lift (approximately  $S + T - U$ ) or  $\pm 0.3$  mm, the valve-lift tolerances (Articles 162 and 172 of the new form - Articles 182 and 197 of the old one) is still 1% of that lift, in compliance with Article 258 n).



## VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1978 / 9  
ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1978 / 9

Valables à partir du / Valid as from 1 / 8 / 78

## (D) ALLEMAGNE FED.

## OPEL

5612	Ascona B	2/1E
		3/2E
5624	Kadett C/GTE	17/15V
		18/16V
5686	Manta - B - GTE	3/1E
		4/2E

## DAIMLER BENZ

5633	280 E	7/1E
5678	350 SE	4/1E
5679	450 SE	4/4V
		5/1E
5680	450 SLC	5/5V

## (F) FRANCE

## CHRYSLER

5505	1000 Rallye 2	28/18V
------	---------------	--------

## (GB) GRANDE-BRETAGNE

## BLMC

5284	Mini 1000	13/8V
------	-----------	-------

## FORD

5692	Fiesta 1300	4/4V
------	-------------	------

Moteur 2 l.

Sièges de soupapes — Embrayage — Orifices de culasse et de collecteurs.

Modèle Rallye 2.0 : Moteur — Direction — Freins — Carrosserie — Echappement — Rapport de pont.

Echappement — Rapport de pont.

Moteur 2 l.

Sièges de soupapes — Embrayage — Orifices de culasse et de collecteurs.

Rapports de pont — Moteur.

Echappement.

Suspension — Roues

Echappement

Différentiel action limitée — Roue — Suspension — Rapport de pont.

Rapport de pont — Compensateur de freinage (Gr. 2).

Culasse — Taux de compression — Soupapes (Gr. 2).

Rapport de pont.

(J) JAPON

TOYOTA

5714 Starlet KP 60 (993 cc)

Homologation Groupe 1

1/1V

Version 5 portes

Valables à partir du / Valid as from 1 / 10 / 78

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

SKODA

1676 130 RS

2/2V

Rapport de pont

(D) ALLEMAGNE FED.

OPEL

5612 Ascona B

4/2V

Suspension AV (Groupe 2)

5/3V

Fusées de roues AV

6/4V

Direction

7/5V

Freins (Groupe 2)

8/6V

Rapports de pont (Groupe 2)

9/3E

Errata : rapports de pont de la fiche de base

10/7V

Lubrification par carter sec (Groupe 2)

11/8V

Roues Alliage Aluminium

12/9V

Pédalier

13/10V

Réservoir de carburant (Groupe 2)

5624 Kadett C/GTE

19/17V

Pédalier

20/3E

Erratum : photo du frein de 10/10V

21/18V

Roues alliage aluminium

22/19V

Suspension AV (Groupe 2)

23/20V

Boîte de vitesses

24/21V

Boîte de vitesses

5686 Manta B GTE

5/3V

Pédalier

6/4V

Roues alliage aluminium

7/5V

Lubrification par carter sec (Groupe 2)

8/6V

Réservoir de carburant (Groupe 2)

9/7V

Direction

		10/8V	Freins (Groupe 2)
		11/9V	Refroidissement moteur
		12/10V	Suspension AV (groupe 2)
<b>VW</b>			
5575	Scirocco	25/11E	Errata : moteur de fiche de base
5664	86 - 1.3 l.	1/1V	Direction — Suspension — Lubrification par carter sec (Groupe 2)
<b>(E) ESPAGNE</b>			
<b>SEAT</b>			
5594	1430 Especial 1800	25/21V	Frein AR (Groupe 2)
		26/22V	Capot moteur (Groupe 2)
		27/23V	Réservoir — Capot de coffre (Groupe 2)
<b>(F) FRANCE</b>			
<b>CHRYSLER</b>			
5720	Horizon (1118 cc)	1/1V	Homologation Groupe 1 Freins
5721	Horizon (1294 cc)	1/1V	Homologation Groupe 1 Freins
<b>CITROEN</b>			
5689	CX 2400 GT I	1/1E	Freins AR
		2/2E	Intérieur — Echappement — Entraînement de pompe à eau.
<b>(GB) GRANDE-BRETAGNE</b>			
<b>FORD</b>			
5442	Escort Sport	7/4V	Sièges
		8/5V	Suspension — Boîte de Vitesses
<b>BLMC</b>			
5542	Triumph Dolomite Sprint	28/12E	Erratum : Dimensions
5405	Mini 1275 GT	25/11E	Pistons
		26/15V	Arceau
<b>CHRYSLER</b>			
5674	Sunbeam 1.3	3/3V	Freins — Tableau de bord
5675	Sunbeam 1.6	3/3V	Freins — Tableau de bord
5676	Sunbeam 1.8	3/3V	Freins — Tableau de bord

(I) ITALIE

FIAT

5715	Sport 70 HP (1049 cc)		Homologation Groupe 1
		1/1V	Suspension — Freins (Groupe 2)
		2/2V	Fixation des roues (Groupe 2)
647	Abarth 131 Rally	16/14V	Suspension AR
5716	Ritmo 75 L (1498 cc)		Homologation Groupe 1
		1/1V	Versions 5 & 3 portes
		2/2V	Arceau
		3/3V	Fixation des roues (Groupe 2)
		4/4V	Siège — Direction
		5/5V	Tableau de bord (Groupe 2)
		6/6V	Lubrification par carter sec — Freins — Suspension (Gr. 2).
5717	Ritmo 60 L (1116 cc)		Homologation Groupe 1
		1/1V	Versions 5 & 3 portes
		2/2V	Tableau de bord (Groupe 2)
		3/3V	Lubrification par carter sec — Freins — Suspension (Gr. 2).
		4/4V	Fixation des roues (Groupe 2)
		5/5V	Siège — Direction

NUOVA INNOCENTI

5673	Mini 90 SL	3/3V	Carrosserie — Roues — Echappement
5718	Mini De Tomaso (1275 cc)		Transfert du Groupe 2 au Groupe 1
		1/1V	Echappement

(J) JAPON

TOYOTA

5705	Celica 1600 GT	2/2V	Lubrification par carter sec — Axe AR — Suspension — Freins — Elargisseur de voie — Rapports de B.V. (gr. 2).
------	----------------	------	---

NISSAN

5684	Datsun HA 10	3/3V	Moteur L 20 B
		4/4V	Numéro de châssis
		5/5V	Freins — Réservoir (Groupe 2)
5685	Datsun PA 10	2/2V	Numéro de châssis

ISUZU

5681	Gemini 1800 PF 60	2/2V	Freins AV
------	-------------------	------	-----------

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

CIRCULAIRE No. 10

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

CATEGORIES

- Formule 1
- Formule 2
- Formule 3
- Tourisme de Série
- Tourisme
- Grand Tourisme de Série

- Grand Tourisme
- Production Spéciale
- Course Bi-place
- Formule V
- Formule Super V
- Formule Ford

- Formule Indy
- Formule Libre
- Formule Renault
- Formule Renault Europe
- Formule Renault 5
- Tourisme Sudam

- Formule Sudam
- Formule Tasman
- Formules A-B-C
- Formule 5000
- Stock-cars
- Dragsters

Date	Pays	Cat.	Nom de l'Epreuve	Observations
23	USA	I+	Mid Ohio	
24	D	I	Preis von Baden Wurttemberg	Nelle inscription / New entry
24	YU	I	Glavica	Nouvelle/New date : 3/4 Septembre
24	I	I+	Imola (Championnat Europe Sport)	Aadjonction : F/F
8/9	F	I	Coupes du Salon Monthéry	Nelle inscr. / New entry
8	NZ	I	Pukekohe (TS1, T2)	Annulé / Cancelled
21/22	F	I	Finale Renault - Paul Ricard (F/R, R5)	Nelle date : 21/22 Octobre
5	USA	I+	Dixie 500 - Atlanta (T/SC)	Nelle inscr. New Zealand International Grand Prix Association. P.O. Box 11129. ELLERSLIE, Auckland. tél. 593 108.
5	MEX	I+	Mexico (GT - TransAm)	Nelle inscr. / New entry
12	RA	I+	Buenos-Aires (F2)	Nelle inscr. / New entry

EPREUVES SUR CIRCUIT

R A L L Y E S

26/27	Août	R	Rallye Dacia	F	Rallye St. Amand Les Eaux (Championnat d'Europe. Coeff. 1)	Nelle date / New date : 30 Sept. / 1er Oct.
6/8	Octobre	F	Rallye Firestone	E	Rallye Firestone (Championnat d'Europe. Coeff. 3)	Annulé / Cancelled
7/11	Octobre	AUS	Southern Cross Rally (Coupe FIA)	F		Nelle date : 1/4 Décembre
14/15	Octobre	F	Rallye Corte Ingles	F		Nelle date : 14/18 Octobre
19/21	Octobre	DDR	Rallye Wartburg (TS1, T2)	F		Nelle inscr. / New entry. MC Eisenach. 59 EINSENACH. Postfach 292
26/27	Octobre	KWT	Qatar Rally (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5)	F		Nelle inscr. / New entry. Kuwait International Automobile Club. P.O.Box 2100. KUWAIT. Cable : Autoclub. tél. 815192
26/29	Octobre	F	Safari Calédonien	F		Nelle date : 14/19 Novembre.
28/29	Octobre	I	Rallye Autodrome de Monza	F		Nelle inscr. / New entry
11/12	Novembre	A	Badener Herbst Rallye	F		Annulé / Cancelled

COURSES DE COTE - AUTOCROSS - OFF-ROAD - DRAGSTERS

3	Septembre	P	Autocross das Oliveiras	F		Nelle date : 5 Octobre
16/17	Septembre	I	2 CV Cross Lonato	F		Nelle inscr. / New entry
15	Octobre	I	Autocross Lombardore	F		Nelle inscr. / New entry. SOGEPO. Via Romagnos, 5. TORINO.
15	Octobre	DK	Rallycross Ring Djursland	F		Nelle inscr. / New entry. Djursland Motor Klub. Auto Ring Djursland. Pederstrup. DK 8560 KOLIND. tél. 456 36 32 45.
22	Octobre	A	Autocross Nordring	F		Annulé / Cancelled

## CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1978

## CIRCULAIRE No. 8

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
5/6 Août	SG	Singapore Karting Prix	Nelle inscrip. / New entry
10 Septembre	CH	3 Heures de Neuenburg	Annulé / Cancelled
24 Septembre	F	Grand Prix de Wittenheim	Nelle inscrip. / New entry
24 Septembre	L	4 Heures du Sud - Mondercange	Nelle inscrip. / New entry
7/8 Octobre	CH	Neuenburg (BRD)	Nelle inscription / New entry. K.C. Dreilandereck. c/o H. Panosetti. In den Kloster- reben 9. 4000 BASEL.

