

fédération internationale de l'automobile

No. 135

1 -- 1979



bulletin sportif de la commission sportive internationale

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

	Pages
COMPOSITION DES COMMISSIONS ET GROUPES DE TRAVAIL DE LA CSI POUR 1979	2
INFORMATIONS SPORTIVES :	2-7
CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 pour l'ANNÉE 1979 — Liste des 26 pilotes et voitures engagés dans le Championnat du Monde Formule 1 1979	2
CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE VOITURES DE F 2 1979 : PILOTES CLASSÉS	5
CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYCROSS POUR PILOTES (Art. 1-4-5-6)	5
COUPES D'EUROPE POUR PILOTES D'AUTOCROSS (Art. 1-2-3-4-5-6)	5
LISTE DES PILOTES DE RALLYE DE DEUXIEME PRIORITÉ	7
ACCORDS FRONTALIERS 1979	7
INFORMATIONS VOITURES ANCIENNES :	11-16
COUPE D'EUROPE DE LA FIA POUR VOITURES HISTORIQUES (1931-1960)	11
TROPHÉE DE LA CSI POUR VOITURES ANCIENNES	12
ANNEXE « K » AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL	12
ANNEXE « L » AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL	16
INFORMATIONS TECHNIQUES :	22
RÈGLEMENT TECHNIQUE F 1	22
RÈGLEMENT TECHNIQUE F 2 / F 3 : Art. 5 a) 3	22
ANNEXE J : Art. 261 v) — Art. 261 cc)	22
FORMULES NATIONALES (Titre 5)	22
RÈGLEMENTS TECHNIQUES POUR RALLYCROSS ET AUTOCROSS — Art. 4	22
HOMOLOGATIONS :	24-30
LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS 1979 / 1	24
RECTIFICATIONS D'HOMOLOGATIONS	28
DATE LIMITE D'HOMOLOGATION	30
INFORMATIONS KARTING :	Pages vertes
POINTS A SUIVRE POUR HOMOLOGATION MOTEURS ET CHASSIS	11
NOUVEAU REGLEMENT TECHNIQUE POUR PNEUS	11
NOMBRE DE JEU DE PNEUS ADMIS PAR MANIFESTATION	11
CALENDRIERS INTERNATIONAUX :	
CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1979 — Circulaire No. 2	feuilles roses
CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1979 — Circulaire No. 1	feuille verte

	Pages
COMPOSITION OF THE CSI COMMISSIONS AND WORKING GROUPS FOR 1979	1 — 2
SPORTING INFORMATION :	8 — 11
1979 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP — List of the 26 Drivers and Cars entered for the 1979 Formula 1 World Championship	8
1979 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR FORMULA 2 DRIVERS	9
EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR RALLYCROSS DRIVERS (Art. 1 - 4 - 5 - 6)	9
EUROPEAN CUPS FOR AUTOCROSS DRIVERS (Art. 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6)	10
SECOND SEEDED LIST OF RALLY DRIVERS	7
1979 BORDER AGREEMENTS	11
HISTORICAL CARS :	17 — 22
FIA EUROPEAN CUP FOR HISTORICAL CARS (1931 - 1960)	17
CSI TROPHY FOR HISTORICAL CARS	18
APPENDIX « K » TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE	18
APPENDIX « L » TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE (Art. 4)	21
TECHNICAL INFORMATION :	23
F 1 TECHNICAL REGULATIONS	23
F 2 / F 3 TECHNICAL REGULATIONS (Art. 7.3 - 5 a) 3)	23
APPENDIX J (Art. 261 bb) - Art. 261 v - Art. 261 cc)	23
NATIONAL FORMULAE (Heading 5)	23
TECHNICAL REGULATIONS FOR RALLYCROSS AND AUTOCROSS (Art. 4)	23
HOMOLOGATIONS :	24 — 30
ADDITIONAL HOMOLOGATIONS LIST 1979 / 1	24
HOMOLOGATION CORRECTIONS	28
HOMOLOGATION DEADLINE	30
KARTING INFORMATION :	Green sheets
POINTS TO BE FOLLOWED FOR ENGINE AND CHASSIS HOMOLOGATIONS	III — IV
NEW TECHNICAL REGULATIONS FOR TYRES	V
NUMBER OF SETS OF TYRES ALLOWED FOR EACH MEETING	V
INTERNATIONAL CALENDARS :	
1979 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR — Circular No. 2	Pink sheets
1979 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR — Circular No. 1	Green sheet

COMPOSITION DES COMMISSIONS & GROUPES DE TRAVAIL DE LA CSI POUR 1979

COMPOSITION OF THE CSI COMMISSIONS AND WORKING GROUPS FOR 1979

COMMISSION DES REGLEMENTS REGULATIONS COMMISSION

La composition apparaîtra dans le Bulletin Mars 1979
The composition will appear in the March 1979 Bulletin

COMMISSION TECHNIQUE TECHNICAL COMMISSION

Président : Mr. SCHILD
Vice-Président : Mr. FRERE
Membres : Mr. BENZING

Mr. BISHOP
Mr. CROMBAC
Mr. DEUTSCH
Mr. EASON-GIBSON
Mr. MORR
Mr. PERALTA
Mr. ZALETAEV

COMMISSION DES CIRCUITS CIRCUITS COMMISSION

Président : Mr. ROGANO
Vice-Président : Mr. TYE
Membres : Mr. BOERI
Mr. CHAMBELLAND
Mr. CORSMIT
Mr. DUVAL
Mr. PEART
Mr. LINGE
Mr. ROCCI
Mr. VERMEULEN

COMMISSION DES RALLYES RALLY COMMISSION

Président : Mr. GOUTARD
Vice-Président : Mr. SPRINGER
Membres : Mr. ARROLA
Mr. GLOSSOTIS
Mr. ISOART
Mr. JABLONSKI
Mr. KALPIO
Mr. KEMSLEY
Mr. SALITI
Mr. TORRES

COMMISSION OFF-ROAD OFF-ROAD COMMISSION

Président : Mr. CORSMIT
Vice-Président : Mr. TYE
Membres : Mr. ESCAT
Mr. GRAFENHORST
Mr. JONSSON
Mr. LAPIN
Mr. MONTOISY
Mr. QUARONI
Mr. RUNG
Mr. SUPP

COMMISSION PRESSE-INFORMATION PRESS - INFORMATION COMMISSION

Président : Mr. CAHIER
Vice-Président : Mr. BENSON
Membres : Mr. ALLIEVI
Mr. Del ARCO
Mr. De BARE
Mr. LENGYEL
Mr. von OSTERROTH
Mr. TOURNEUR
Mr. TREUTHARDT
Mr. WIENDEHOFF

GRUPE FORMULE 1 de la CSI CSI FORMULA 1 GROUP

Président : Mr. BALESTRE

Membres :

4 représentants de la CSI — 4 CSI representatives :

Mr. DARDOUFAS
(Président Commission Règlements)
Mr. SCHILD
(Président Commission Technique)
Mr. ROGANO
(Président Commission Circuits)
Mr. TORRES
(Président Commission Organisateurs)

2 représentants des organisateurs — 2 organizers representatives :

Mr. CUBAS
Mr. HANNA

et 2 suppléants — and 2 deputy members :

Mr. BLIGNAUT
Mr. CORSMIT

2 représentants des sponsors — 2 sponsors representatives :

Mr. GUITER
Mr. HOGAN

2 représentants des constructeurs, dont la firme ayant remporté la Coupe FIA des Constructeurs l'année précédente —
2 representatives of the Constructors, among whom the firm having won the FIA Cup for F1 Manufacturers the previous year.

COMMISSION DES CONSTRUCTEURS CONSTRUCTORS' COMMISSION

Président : Mr. MARSAGLIA
Membres : Mr. AGEON
Mr. COLLIN
Mr. DOUGLAS
Mr. HELLBERG
Mr. MATAIK
Mr. MORMILE
Mr. von BREITENBUCH

COMMISSION DES ORGANISATEURS
ORGANIZERS' COMMISSION

Président : Mr. TORRES
Vice-Président : Mr. CONSTEN
Membres : Mr. BLIGNAUT
Mr. COOPMANS
Mr. DELAMONT
Mr. ESPELETA
Mr. FRANCE
Mr. HANNA
Mr. LYDING
Mr. MAFFEZZOLI

COMMISSION DU CALENDRIER
CALENDAR COMMISSION

Président : Mr. SCHMITZ
Membres : 1 représentant des pays suivants :
1 representative of the following
countries :
France — Allemagne Féd. (Fed. Germany) — USA — Italie (Italy) —
Grande Bretagne (Great Britain) — Espagne (Spain) — Autriche
(Austria) — Belgique (Belgium) — Portugal — Suède (Sweden) —
Pays-Bas (Netherlands).

INFORMATIONS SPORTIVES

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 POUR L'ANNÉE 1979

(ce Règlement a été officiellement annoncé par la C.S.I., le 15 Décembre 1978)

1. Le règlement ci-après entre en vigueur immédiatement et est applicable au Championnat du Monde de Formule 1 pour l'année 1979. Il pourra être révisé pour l'année suivante, avant le 1er Octobre 1979.
2. La C.S.I. doit procéder à un appel de candidatures pour les épreuves de Championnat du Monde.

Ces candidatures doivent avoir été adressées à la C.S.I. au plus tard le 15 Novembre 1978, soumises à l'examen du Groupe de Travail de Formule 1 et proposées au Comité Exécutif.

Si en cours d'année, de nouveaux pilotes répondent aux conditions nécessaires pour la délivrance d'une licence de F1 sur proposition de leur A.S.N., leur cas sera étudié et ils pourront être ajoutés à la liste des pilotes déjà sélectionnés.

3. Les constructeurs ou l'organisation reconnue qui les représente et les organisateurs de course doivent respecter les règlements de la C.S.I.
4. Tous les constructeurs, écuries, concurrents et pilotes qui ont fait acte de candidature doivent participer à toutes les courses du Championnat du Monde sauf justification valable examinée par le Groupe de Travail de F1. Tout manquement à cette règle entraînera une amende de 20 000 US dollars par voiture et pour chaque épreuve, qui seront payés à l'organisateur concerné, et pourra conduire à l'exclusion du Championnat.

Tout non paiement de l'amende entraînera l'exclusion des épreuves suivantes et dans ce cas l'Appel ne sera pas suspensif.

5. Les constructeurs et concurrents devront joindre à

leur candidature des informations techniques sur leur voiture, le nombre de voitures engagées et le nom de leurs pilotes. A l'exception de ceux qui ont marqué des points au Championnat du Monde de 1978, les concurrents doivent fournir des renseignements en ce qui concerne l'importance de leur entreprise, leur garantie financière et leur capacité à respecter leurs obligations réglementaires. Ils doivent également déposer une caution de 30 000 US dollars à la C.S.I. avant le 15 Décembre 1978. Cette somme leur sera restituée à la fin de la série des courses comptant pour le Championnat du Monde.

6. Pour les constructeurs représentés par la F.O.C.A. les clauses 4 et 5 sont réglées dans le cadre des obligations contractuelles les liant aux organisateurs.
7. Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ de chaque course est limité à 24 (à l'exception de Monaco) et à 28 pour les essais officiels. Toutes les voitures de la liste officielle du Championnat du Monde sont inscrites d'office aux essais officiels. Dans le cas où le nombre des engagés dans un Grand Prix serait supérieur à 28, la ou les autres places seraient mises à la disposition des autres concurrents éventuels après essais pré-qualificatifs. Ils se dérouleront à une date rapprochée fixée en accord avec l'organisateur.

Un constructeur ayant deux voitures engagées et un pilote indisponible pourra, s'il le désire, ne faire courir qu'une seule voiture (cas de force majeure).

8. Les nouveaux constructeurs qui demanderont à participer à un ou plusieurs Grand Prix sans avoir souscrit un engagement pour le Championnat du Monde devront présenter leur candidature et déposer une caution de 30 000 US dollars auprès de la C.S.I., au plus tard trois mois avant l'épreuve.

Les constructeurs faisant partie du Championnat du Monde qui souhaiteront faire courir en cours de saison une voiture supplémentaire s'ajoutant à celles faisant partie de la liste officielle de la C.S.I. devront faire connaître leur engagement à la C.S.I. dans les mêmes délais que ceux prévus ci-dessus dans le présent Article. Cette voiture entrera dans le cas des participations occasionnelles et devra disputer les essais pré-qualificatifs.

9. Les pilotes qui conduiront les voitures définies au point 8 pourront être classés dans les courses auxquelles ils participeront, mais ils ne marqueront pas de point dans le Championnat. Les points correspondant à la place qu'ils occuperont dans le classement d'un Grand Prix ne seront pas attribués.
10. Des prescriptions particulières seront promulguées prochainement et régleront l'assistance des Commissaires aux voitures en course, la procédure de départ, et la Super Licence de F1.
11. Les pilotes, les constructeurs, les concurrents et les officiels devront être détenteurs d'une Super Licence Internationale des Championnats du Monde, délivrée par la C.S.I. sur proposition de l'A.S.N. du pays dont ils sont ressortissants. La délivrance des licences sera examinée par le Groupe F1 de la C.S.I.
12. Pour établir le classement par points, la saison des Grands Prix sera divisée en deux parties égales. En cas de nombre impair, la 2ème partie sera la plus importante. La moitié des résultats de chaque demi-saison sera prise en considération. En cas de nombre impair, le nombre de résultats considérés sera arrondi au chiffre supérieur.

Ex. : 17 Grands Prix =

- | | |
|--------------------|-------------------------------------|
| 1ère demi-saison : | |
| 8 G.P. | 4 meilleurs résultats comptabilisés |
| 2ème demi-saison : | |
| 9 G.P. | 5 meilleurs résultats comptabilisés |

Ces chiffres concernent les courses qui ont effectivement eu lieu et non celles programmées en début de saison.

- Au début de la saison, les constructeurs doivent désigner un maximum de 2 voitures qui marqueront des points pendant tout le Championnat, à la Coupe

F.I.A. des Constructeurs.

- En cas de situation exceptionnelle justifiée intervenant pendant le déroulement du Championnat, un constructeur pourra demander au Groupe F1 l'autorisation de faire appel à un pilote remplaçant qui sera obligatoirement choisi dans la liste des pilotes sélectionnés.

- Pour participer au Championnat du Monde, les pilotes devront piloter une des voitures qui aura été officiellement engagée avant le 15 Décembre 1978.

13. Les modifications techniques suivantes sont applicables au 1er Janvier 1979 :

- **Supprimer l'Art. 1.5.** (définition de «dispositif aérodynamique»).

- **Remplacer l'Article 3.7 existant par :**

Art. 3.7 :

Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur le comportement de la voiture :

- doit respecter les règles relatives à la carrosserie;
- doit être fixée rigidement sur la partie entièrement suspendue de la voiture;
- ne doit pas être mobile par rapport à celle-ci.

Il est autorisé de combler l'espace qui existe entre la carrosserie et le sol au moyen de structures flexibles, à condition que ces structures ne constituent pas un périmètre continu. L'ouverture de ce périmètre doit être d'au moins 20 % de la longueur totale de ces structures flexibles.

Celles-ci :

- sont soumises aux dimensions de la carrosserie;
- ne peuvent être fixées que sur la partie entièrement suspendue de la voiture;
- ne doivent pas pouvoir être actionnées par le conducteur normalement assis à son volant.

Voir page 4 : Liste des pilotes et des 27 voitures engagés dans le Championnat du Monde Formule 1 1979.

LISTE DES PILOTES ET DES 26 VOITURES ENGAGES DANS LE CHAMPIONNAT DU MONDE F 1 1979

LIST OF THE 26 DRIVERS AND CARS ENTERED FOR THE 1979 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

Voiture Car No.	PILOTE - DRIVER	ENGAGÉ PAR - ENTERED BY	MODELE - MODEL
1	Mario ANDRETTI	TEAM LOTUS	LOTUS 79
2	Carlos REUTEMANN	TEAM LOTUS	LOTUS 79
3	Didier PIRONI	TEAM TYRRELL	TYRRELL 009
4	Jean-Pierre JARIER	TEAM TYRRELL	TYRRELL 009
5	Niki LAUDA	PARMALAT RACING	BRABHAM ALFA-ROMEO BT 48
6	Nelson PIQUET	PARMALAT RACING	BRABHAM ALFA-ROMEO BT 48
7	John WATSON	MARLBORO TEAM MC LAREN	MC LAREN M 28
8	Patrick TAMBAY	MARLBORO TEAM MC LAREN	MC LAREN M 28
9	Hans STUCK	ATS / ATS WHEELS	ATS D1 / 003
11	Jody SCHECKTER	FERRARI SEFAC	F 1 312 T 3
12	Gilles VILLENEUVE	FERRARI SEFAC	F 1 312 T 3
14	Emerson FITTIPALDI	FITTIPALDI AUTOMOTIVE	COPERSUCAR FSA
15	Jean-Pierre JABOUILLE	RENAULT ELF	RENAULT RS 01
16	René ARNOUX	RENAULT ELF	RENAULT RS 01
17	Jan LAMMERS	SAMSON SHADOW RACING	SHADOW DN 9 / B
18	Danny ONGAIS	INTERSCOPE SHADOW RACING	SHADOW DN 9 / B
20	James HUNT	OLYMPUS CAMERAS WOLF RACING	OLYMPUS CAMERAS WOLF
22	Derek DALY	TEAM ENSIGN	N 177
24	Arturo MERZARIO	TEAM MERZARIO	MERZARIO A / 2
25	Patrick DEPAILLER	LIGIER GITANES	LIGIER JS 11
26	Jacques LAFITTE	LIGIER GITANES	LIGIER JS 11
27	Alan JONES	SAUDIA WILLIAMS	SAUDIA WILLIAMS FW 06
28	Clay REGAZZONI	SAUDIA WILLIAMS	SAUDIA WILLIAMS FW 06
29	Ricardo PATRESE	WARSTEINER ARROWS RACING TEAM	ARROWS AL - B
30	Jochen MASS	WARSTEINER ARROWS RACING TEAM	ARROWS AL - B
31	Hector REBAQUE	REBAQUE F 1 TEAM	LOTUS 79

N.B. — Compte tenu du nombre fixé par le règlement, tous les pilotes et toutes les voitures de la liste ci-dessus sont admis aux essais officiels — Taking into account the number fixed by the regulations, all the drivers and cars on the above list are admitted to official practice.

PILOTES REMPLACANTS SÉLECTIONNÉS — REPLACEMENT DRIVERS CHOSEN

BRAMBILLA
DE ANGELIS
JOHANSSON
COLOMBO

GIACOMELLI
ZUNINO
SURER
HOFFMAN

GHINZANI
KENNEDY
ROSBERG
RIBEIRO

ICKX
ELGH
KEEGAN
CHEEVER

LECLERE
OLOFSON
BRANCATELLI
PESCAROLO

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE VOITURES DE F 2 1979 : PILOTES CLASSÉS

Un maximum de 12 pilotes classés pourra disputer chaque épreuve du Championnat d'Europe des Conducteurs de Voitures de Formule 2 1979. Ces pilotes pourront marquer des points de Championnat. Au cas où le Championnat serait remporté par un pilote classé, un Trophée serait décerné par la F.I.A. au premier pilote non classé.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYCROSS POUR PILOTES

En 1979, il y aura 2 Championnats FIA de Rallycross :

- un pour les Pilotes des Voitures «Tourisme» dérivées des Groupes 1 et 2 (Division 1)
- un pour les Pilotes des Voitures «Grand Tourisme» dérivées des Groupes 3 et 4 (Division 2).

Le règlement sera tel que publié dans l'Annuaire du Sport Automobile 1979, avec les exceptions suivantes, qui remplacent ou complètent les textes de l'Annuaire :

ART. 1 : à modifier comme ci-dessus.

ART. 4 : Classement et Récompenses

Paragraphe 2 : Les pilotes qui auront totalisé, à la fin de l'année, le plus grand nombre de points dans chacune des deux divisions, en conformité avec les articles 10 b) et 15 des Prescriptions Générales, seront déclarés Champion d'Europe des Rallycross de la Division 1 et Champion d'Europe des Rallycross de la Division 2 respectivement. Un pilote ne peut pas cumuler des

points obtenus dans les deux divisions.

Paragraphe 3 : supprimé.

Ajouter :

- Lorsque deux voitures ont établi le même temps pour les finales, la voiture ayant établi le meilleur temps lors de la qualification passera en finale.

ART. 5 : Prescriptions Supplémentaires

- Si deux voitures qui sont impliquées dans le même accident ne peuvent pas continuer la course, les deux voitures devraient être classées ex aequo.

N.B. — Les organisateurs doivent fournir une surveillance très vigilante des circuits afin d'empêcher que le concurrent qui occasionne volontairement un accident ne soit pas avantagé.

ART. 6 : Épreuves Qualificatives :

Les épreuves qualificatives seront telles qu'annoncées au Bulletin No. 134, de Décembre 1978.

COUPES D'EUROPE POUR PILOTES D'AUTOCROSS

Le règlement ci-dessous remplace celui qui est publié dans l'Annuaire du Sport Automobile 1979 :

ART. 1 : Dispositions Générales

Il y aura en 1979 deux Coupes d'Europe réservées aux pilotes d'Autocross.

Les prescriptions générales seront intégralement respectées pour ces Coupes ainsi que les Règlements de la FIA pour Autocross.

ART. 2 : Voitures Admises

Il y aura deux divisions :

- Division 1 :
Voitures conformes aux Groupes 1 à 5 de l'Annexe J.
- Division 2 :
Voitures Spéciales d'Autocross et Buggies.

pour les voitures conformes aux spécifications des règlements internationaux pour Autocross publiés par la FIA.

ART. 3 : Organisations des Épreuves

Il n'y aura pas plus de douze (12) épreuves comptant pour la Coupe d'Europe des Conducteurs d'Autocross.

Chaque pays pourra demander l'inscription de 3 épreuves mais ce n'est que lorsque moins de 12 pays auront demandé l'inscription d'une épreuve que certains pays s'en verront attribuer 3. Toutefois, le nombre des épreuves qualificatives ne devra jamais excéder 12, et le nombre des épreuves organisées sur un même circuit ne devra jamais excéder 2.

Les épreuves se dérouleront sur des circuits conformes aux spécifications de l'Article 3 des règlements de la FIA pour Autocross.

Le nombre de tours dans chaque manche sera fonction de la longueur du circuit. La longueur totale ne sera pas inférieure à 2000 mètres.

- Les deux divisions courront séparément.
- Les essais seront obligatoires : au moins 5 tours, 4 voitures en piste en même temps.
- Le classement sera basé sur le tour le plus rapide de chaque pilote.
- Les grilles de départ des premières manches seront composées selon les temps des essais.
- Un maximum de 8 voitures pourra être autorisé à prendre le départ simultanément en formation 3-2-3.
- L'organisation sera basée sur l'exemple mentionné ci-après, qui expose les manches, demi-finales et finales dans le cas où 32 voitures se qualifient lors des essais et lorsque les départs sont donnés avec 8 voitures. Les nombres indiquent les temps enregistrés lors des essais dans le cas des premières manches, et les places dans les manches précédentes dans le cas des demi-finales et des finales.

ART. 4 : Classements et Récompenses

Les pilotes qui auront totalisé, à la fin de l'année le plus grand nombre de points dans chacune des deux divisions, en conformité avec les Articles 10 b), 11 et 15 des Prescriptions Générales, seront déclarés vainqueurs de la Coupe d'Europe pour Pilotes d'Autocross, Division 1 et Division 2 respectivement.

ART. 5 : Prescriptions Supplémentaires

A. Inscriptions

Aucun point ne sera attribué dans une épreuve qualificative si le nombre de partants est inférieur à 30. Aucun point ne sera attribué dans une division si le nombre des voitures au départ d'une des épreuves est inférieur à 12.

L'acceptation ou le refus des inscriptions sera déterminé par l'organisateur de l'épreuve, mais priorité sera donnée aux 20 pilotes les mieux placés dans le classement provisoire de la Coupe. Une voiture ne pourra pas être conduite par plus d'un pilote et aucun pilote ne sera autorisé à conduire plus d'une voiture dans une même épreuve.

B. Circuits

Une zone de départ séparée, d'une largeur de 12 m, est recommandée. S'il s'avère nécessaire d'arroser la piste ceci devrait être fait la veille de l'épreuve en utilisant un mélange pour fixer la poussière, ou après les essais mais non pas entre les manches.

ART. 6 : Epreuves Qualificatives

Les épreuves qualificatives seront telles qu'annoncées au Bulletin No. 134, de Décembre 1978.

ORGANISATION DES ÉPREUVES DE LA COUPE AUTOCROSS 1979

ORGANISATION OF AUTOCROSS CUP EVENTS, 1979

Essais Officiels — Official Practice

Exemple : 32 voitures qualifiées — Example : 32 cars qualified

1	8	9	16
17	24	25	32

Manche — Heat A

2	7	10	15
18	23	26	31

Manche — Heat B

3	6	11	14
19	22	27	30

Manche — Heat C

4	5	12	13
20	21	28	29

Manche — Heat D

demi-finale — semi final A ⇒

1A	3A	2B	4B
1C	3C	2D	4D

⇐ demi-finale — semi-final B

2A	4A	1B	3B
2C	4C	1D	3D

FINALE 'A' : classements 1 à 8

⇒

1A	1B
2A	2B
3A	3B
4A	4B

'A' FINAL : 1st to 8th classifications

5A	5B
6A	6B
7A	7B
8A	8B

FINALE 'B' : classements 9 et 10

⇐

'B' FINAL : 9th to 10th classifications

LISTE DES PILOTES DE RALLYE DE DEUXIEME PRIORITE SECOND SEEDED LIST OF RALLY DRIVERS

AUTRICHE (A)	: W. J. G.	SULC HAIDER FISCHER	ITALIE (I)	: A. M. A.	VUDAFIERI PREGLIASCO BETTEGA
BELGIQUE (B)	: G. J.L.	COLSOUL 'DIDI' DUMONT	IRLANDE (IRL)	: M. D. J.	O'CONNELL KEATING DOHERTY
BULGARIE (BG)	: I. S. R.	TCHOUBRIKOV KOLEV PETKOV	LUXEMBOURG (L)	: A. N. A.	KRIDEL DEMUTH BEAUCHEF
BRÉSIL (BR)	: C.R. M. C.A.	NYGAARD FIGUEIREDO FARINA	NORVEGE (N)	: J. J. R.J.	HAUGLAND SOGAARD ANDERSEN
CANADA (CDN)	: T. J.P. A.	HEINONEN PERUSSE FLAKIEWICZ	PAYS-BAS (NL)	: J.B. H.L. A.P.	van der MAREL van der LEE JETTEN
SUISSE (CH)	: Ph. E. A.	CARRON CHAPUIS SAVARY	PORTUGAL (P)	: C. G.	TORRES MEQUEPE SALVI
COTE D'IVOIRE (CI)	: S. A.	ASSEF VINCENS AMBROSINO	SUEDE (S)	: L. B. O.	ASTERHAG JOHANSSON STROMBERG
CHYPRE (CY)	: C. K. L.	KIRMITSIS KYPRIANOU MAKRIDES	FINLANDE (SF)	: E. M. H.	PITKANEN SAARISTO TOIVONEN
R.F. D'ALLEMAGNE (D)	: A. J. H.	WARMBOLD KLEINT BOHNE	U.S.A. (USA)	: J. H. E.	BUFFUM BLOK JONES
FRANCE (F)	: J.L. J.Ci. J.L.	CLARR LEFEVRE THERIER	AFRIQUE DU SUD (ZA)	: J. S. G.	HETTEMA van der MERWE MORTIMER
GDE-BRETAGNE (GB)	: T. A. J.	POND COWAN TAYLOR	KENYA (EAK)	: R.M.G. R.J. J.E.	COLLINGE SHANKLAND HELLIER
HONGRIE (H)	: A. J. G.	FERJANCZ TOTH SIMOR			

ACCORDS FRONTALIERS 1979

Des accords frontaliers pourront être conclus pour 1979 entre pays ayant une frontière commune. Ces accords ne pourront concerner que des épreuves nationales se déroulant entièrement dans une bande de territoire d'une largeur maximale de 100 km à partir de la frontière. Seuls des pilotes ayant une licence nationale domiciliés dans une bande de territoire de même largeur maximale située de l'autre côté de la frontière pourront participer à ces épreuves, l'adresse portée sur leur licence faisant foi. Aucun accord frontalier ne pourra être conclu pour les Rallyes.

1979 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

(These regulations were officially announced by the C.S.I. on 15th December, 1978)

1. The regulations hereinafter come into force right away and are applicable to the 1979 Formula 1 World Championship. They may be revised for the following year, by 1st October 1979.

2. The C.S.I. must invite candidatures for the World Championship events.

These candidatures should have been sent to the C.S.I. by 15th November, 1978 at the latest, and submitted to the study of the F1 Working Group and then proposed to the Executive Committee.

If during the year new drivers proposed by their ASNs fulfill the conditions necessary for the issuing of an F1 licence, their case will be studied and they may be added to the list of drivers already chosen.

3. The Constructors or the Organization recognized as representing them, and the race organizers must respect the CSI regulations.

4. All the Constructors, teams, entrants or drivers who have submitted their candidatures must take part in all the World Championship events except for valid justification accepted by the C.S.I. F1 Working Group. Any failure to observe this rule will result in a fine of 20,000 US dollars per car, per event, and may lead to exclusion from the Championship; the money shall be paid to the organizer in question.

Any non-payment of the fine will result in exclusion from the following events, and in this case an appeal will not result in the penalty being suspended.

5. Constructors and entrants, should attach technical information about their car, plus information about the number of cars entered and the names of their drivers to their candidatures. With the exception of those who scored points in the 1978 World Championship, competitors must supply information about the size of their company, their financial guarantee and their ability to meet their prescribed obligations. They must also deposit a guarantee of 30,000 US dollars with the C.S.I. before 15th December, 1978. This sum will be returned to them at the end of the series of races counting for the World Championship.

6. Clauses 4 and 5 do not apply to Constructors who are represented by the FOCA, by reason of the private obligations binding them to the organizers.

7. The number of cars allowed to start in each race is limited to 24 (with the exception of Monaco) and 28 for official practice. All the cars on the official World Championship list are automatically admitted to official practice. Where the number of entries for a Grand Prix exceeds 28 the other place(s) is(are) put at the disposal of other possible competitors after pre-qualifications. These will take place on a convenient date fixed in agreement with the organizer.

A Constructor who has entered two cars and who has a driver indisposed may, if he so desires, race only one car (case of force majeure).

8. New Constructors who ask to take part in one or several Grand Prix without having entered for the World Championship, must put forward their candidature and deposit a 30,000 US dollar guarantee with the C.S.I. three months before the event, at the latest.

Constructors who are part of the World Championship and who wish to race an extra car during the season in addition to those appearing on the official C.S.I. list, must inform the C.S.I. of their entry within the same time limit as provided for above in the present Article. This car will come under the case of occasional participation and must compete in the pre-qualifications.

9. Drivers driving cars as defined under point 8 may be classified in the races which they take part in, but they shall not score any points in the Championship. The points corresponding to the place which they occupy in the results of a Grand Prix, will not be awarded.

10. Special prescriptions will be published in the near future, which will control marshal's assistance given to cars in a race, also the starting procedure, and the Formule One Super Licence.

11. Drivers, Constructors, Competitors and Officials must hold an International World Championship Super Licence issued by the C.S.I. on proposal of the A.S.N. of the country of which they are nationals. The issuing of these licences will be examined by the C.S.I. F1 Group.

12. To establish the points classification, the Grand Prix season will be divided up into 2 equal parts. In the

case of an odd number, the second part will be the greater. Half the results of each half-season will be taken into consideration. In the case of an odd number, the number of results considered will be rounded up to the higher number.

For example : 17 Grand Prix

1st half-season . . . 8 G.Ps — 4 best results counted

2nd half-season . . . 9 G.Ps — 5 best results counted

These figures concern only the races which have effectively taken place and not those scheduled at the beginning of the season. At the beginning of the season, the Constructors will designate a maximum of two cars which will score points throughout the Championship for the FIA Constructors Cup.

In the case of an exceptional situation arising during the Championship, a Constructor may request the F1 Group's authorization to ask for a replacement driver who must be selected from the list of drivers chosen.

To take part in the World Championship, the drivers must drive one of the cars officially entered before 15th December, 1978.

13. The following technical modifications are applicable as and from 1st January, 1979.

See on Page 4 : List of the 26 Drivers and Cars entered for the 1979 Formula 1 World Championship.

1979 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR FORMULA 2 DRIVERS

A maximum of 12 Graded Drivers may take part in each event of the European Championship for Formula 2 Drivers in 1979. These drivers may score championship points. Should the Championship be won by a graded driver a trophy would be awarded by the FIA to the first non graded driver.

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR RALLYCROSS DRIVERS

In 1979, there will be two FIA Rallycross Championships :

- One for Drivers of 'Touring' Cars derived from Groups 1 and 2 (Division 1).
- One for Drivers of 'Grand Touring' Cars derived from Groups 3 and 4 (Division 2).

The regulations will be as published in the 1979 Yearbook of Automobile Sport, with the following exceptions, which supersede or supplement the Yearbook texts :

ART. 1 — modified as above.

ART. 4 — Classification and Prizes

— Delete Art. 1.5 ('Aerodynamic Device' definition)

— Replace existing Art. 3.7 by :

Art. 3.7 :

Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance :

- must comply with rules relating with coachwork;
- must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car;
- must remain immobile in relation to the vehicle.

It is permissible to bridge the gap between coachwork and the ground by means of flexible structures, provided that these do not form a continuous perimeter. The opening of the perimeter must be at least 20% of the total length of these flexible structures.

These :

- are subject to the coachwork measurements,
- must be secured only to the entirely sprung part of the car,
- may not be actuated by the driver normally seated in the car.

Paragraph 2 : the drivers having obtained, at the end of the year, the highest totals of points in each of the two divisions, calculated in compliance with Articles 10 b) and 15 of the General Prescriptions, will be declared European Rallycross Champion Division 1 and European Rallycross Champion Division 2 respectively. A driver may not combine points gained in both divisions.

Paragraph 3 : deleted.

Add :

When 2 cars have established same qualification times for entering the finals that car which has achieved fast-

est time in the qualification heats will have priority entering the finals.

ART. 5 — Supplementary Prescriptions

Add :

If 2 cars are concerned with the same accident and further participation is not possible, both cars should be classified ex aequo.

N.B. — Organisers must provide vigilant observation of circuits in order that accidents caused intentionally shall not result in any advantage for the culprit.

ART. 6 — Qualifying Events

Qualifying events will be as announced in Bulletin No. 134, December 1978.

EUROPEAN CUPS FOR AUTOCROSS DRIVERS

The following Regulations supersede those published in the 1979 Yearbook of Automobile Sport :

ART. 1 — General Provisions

In 1979, there will be two European Cups reserved for Autocross drivers. The general prescriptions will be integrally observed for these Cups as will the FIA Regulations for Autocross.

ART. 2 — Eligible Cars

There will be two divisions :

- Division 1 :
Cars conforming to Groups 1 to 5 of Appendix 'J'.
- Division 2 :
Special Autocross Cars and Buggies.

for cars conforming to the specifications of the International Autocross Regulations published by the FIA.

ART. 3 — Organisation of Events

There will be not more than twelve events counting towards the European Cup for Autocross drivers. Each country may apply for 3 events, but only in the case of there being less than 12 different countries applying for events may some countries be granted all three events. The total of qualifying events granted will never exceed the maximum of 12 and the number of events organised on a same circuit will never exceed 2. The events will take place on circuits complying with the specifications of Art. 3 of the FIA regulations for Autocross.

The number of laps in each heat will be dependent on the length of the circuit, the total distance to be not less than 2000 metres.

- The 2 divisions will run separately.
- Practice will be obligatory : at least 5 laps, 4 cars at a time.
- Classification will be based on the fastest one out of the 5 laps by each driver.
- The starting grids in the first heats will be composed

according to the practice times.

- There may be a maximum of 8 cars, in 3-2-3 formation, starting simultaneously.
- Organisation will be based on the example mentioned on page 6 which shows the heats, semi-finals and finals in the case of 32 cars qualifying in practice and 8-car starts being used. The numbers indicate practice times in the case of the first heats, and places in previous heats in the case of semi-finals and finals.

ART. 4 — Classification and Prizes

The drivers having obtained, at the end of the year, the highest totals of points in each of the two divisions, calculated in accordance with articles 10b, 11 and 15 of the General Prescriptions, will be declared Winners of the European Cup for Autocross Drivers, Division 1 and Division 2 respectively.

ART. 5 — Supplementary Prescriptions

A. Entries

There will be no attribution of points for a qualifying event if the number of cars starting is inferior to 30. There will be no attribution of points for a division in which less than 12 cars start at any particular event. Acceptance of entries will be decided by each home organiser but priority will be given to the 20 leading points scorers in the Cup. It will not be permitted for a car to be driven by more than one driver and no driver may compete in more than one car at any one event.

B. Circuits

A separate, 12 m wide starting area is recommended. Track watering if necessary should be done the day before the event with a dust-fixing mixture, or eventually after practice, but not between runs.

ART. 6 — Qualifying Events

Qualifying events will be as announced in Bulletin No. 134, December 1978.

See on Page 6 : Example of Organisation of Autocross Cup Events, 1979.

SECOND SEEDED LIST OF RALLY DRIVERS

List on Page 7

1979 BORDER AGREEMENTS

For 1979 border agreements may be concluded between

countries having a common frontier. These agreements may only involve national events, taking place in their entirety within a band of territory, having a maximum width of 100 km from the border. Only those drivers having a national licence, and resident in a band of territory of the same maximum width situated on the other side of the border may take part in these events, the address appearing on their licence being considered as proof.

No border agreements may be concluded for rallies.

COUPE D'EUROPE DE LA FIA POUR VOITURES HISTORIQUES (1931 - 1960)

En 1979 il y aura une Coupe d'Europe des Voitures Historiques (1931 1960). Le Règlement est comme suit

Article 1 - Dispositions Générales

La Coupe d'Europe des Voitures Historiques est réservée aux conducteurs détenteurs de la Licence FIA appropriée actuellement en vigueur.

Les prescriptions générales devront être respectées, sauf indication contraire ci-après. A l'issue de cette Coupe, si 50% des épreuves qualificatives n'ont pas été disputées, la C.S.I. pourra ne pas attribuer le titre.

Article 2 Voitures Admises

A. Groupes

- 1 Voitures de type GP des années 1931 à 1960 (excepté les moteurs centraux 54-60)
- 2 Prototypes ou voitures de course biplaces des années 1950 à 1960 de plus de 1450 cc.

B. Catégories

Seules les voitures conformes aux catégories D et E, comme spécifié à l'Annexe K, seront admises au départ des courses comptant pour la Coupe d'Europe des Voitures Historiques.

C. Types

Toutes les voitures doivent être classifiées du type Véhicule de Spécification d'Origine ou Véhicule avec Améliorations d'Époque.

Les seules modifications permises sont celles acceptées dans les Articles 3.2 ou 3.3 et au Titre III de l'Annexe K.

D. Classes

INFORMATIONS VOITURES ANCIENNES

- 1 Voitures de Type G.P. 1931 40
2. Voitures de Type G.P. 1947 53
3. Voitures de Type G.P. et de Formule II 1954 60
- 4 Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1450 cc 1947 53
5. Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1450 cc et inférieures à 2500 cc 1954 57
- 6 Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 2500 cc 1954 57
7. Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1450 cc et inférieures à 2500 cc 1958 60
8. Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 2500 cc 1958 60.

Une voiture de type G.P. est définie comme toute monoplace construite ou alignée au départ des Grands Prix, dans la série Tasman ou dans les épreuves concurrencées suivant le règlement Indianapolis. Les voitures de Formule II seront obligées d'avoir couru dans des courses internationales de cette Formule.

Un prototype est défini comme toute voiture de sport dont moins de 100 exemplaires ont été construits.

Article 3 - Caractéristiques des Épreuves

Distance minimum 35 km - maximum 45 km

Seules compteront pour cette Coupe les épreuves inscrites au Calendrier Sportif International (Section Historique) et dont les résultats ont été formellement homologués par l'ASN du pays organisateur.

Les épreuves seront ouvertes aux 10 classes prévues par le présent règlement. Afin de compter pour le classement de la Coupe, une course doit comporter des partants dans au moins 4 des 10 classes.

Afin qu'une course puisse compter pour la Coupe, elle doit compter au moins 12 partants.

Si le nombre d'engagements reçus dépasse celui autorisé à courir sur la piste, l'épreuve peut se dérouler en deux parties ou plus.

Tous les concurrents auront droit à au moins 30 minutes d'essais.

Art. 4 — Classement et Prix

Afin de compter pour le classement, les résultats d'une épreuve doivent comporter :

- a. un classement général, sans divisions en classes.
- b. 10 classements, extraits des classements généraux, se rapportant à chacune des 10 classes.

En fonction des classements prévus, l'attribution des points sera la suivante :

CLASSEMENT GÉNÉRAL :

1 point à tous les classés (50% de la distance parcourue par le premier).

CLASSEMENT DANS CHACUNE DES 10 CLASSES

1 point	1 partant
2-1 point	2 partants
3-2-1 point	3 partants
4-3-2-1 point	4 partants (ou plus)
etc ...	

Par partant, il faut entendre un conducteur ayant effectué les essais et pris le départ de l'épreuve.

Dans le cas où le temps d'essai d'une voiture dépasse les 130% spécifiés dans les prescriptions générales du Championnat, le Directeur de la Course, en consultation avec les Commissaires Sportifs et l'Organisateur, peut décider de la laisser prendre le départ de l'épreuve, s'il considère que sa performance et les compétences de son pilote sont satisfaisantes.

En cas d'ex aequo dans une course comptant pour la Coupe, il est attribué à chacun des conducteurs ainsi classés, un nombre de points égal à la moyenne arithmétique, arrétée à la première décimale, des points correspondant aux places qu'ils auraient occupées s'ils avaient été classés à la suite les uns des autres.

Le classement final de la Coupe est établi en tenant compte, pour chaque concurrent, de ses 4 meilleurs résultats dans les épreuves qualificatives.

La première méthode à employer pour départager les ex aequo au classement final de la Coupe sera de prendre en considération les 5èmes meilleurs résultats des pilotes (résultats obtenus dans d'autres pays que les 4 résultats de base). Par la suite, l'Article 15 a) des Prescriptions Générales de la FIA sera appliqué.

La CSI pourra ne pas attribuer un titre en cas d'insuffisance de performance.

Sera déclaré **Vainqueur de la Coupe d'Europe** le conducteur ayant obtenu le plus grand nombre de points dans les conditions prévues pour ce Championnat. La Coupe lui sera attribuée, et il y aura également des récompenses pour le vainqueur de chaque classe.

Article 5 — Épreuves Qualificatives

Les épreuves qualificatives sont choisies par la Sous-Commission des Voitures Anciennes parmi les épreuves internationales ayant déjà été organisées. Il ne sera organisé qu'une seule épreuve par pays.

Les épreuves qualificatives pour la Coupe, en 1979, sont telles que publiées au Bulletin 134 de Décembre 1978.

TROPHÉE DE LA CSI POUR VOITURES ANCIENNES

Ce Trophée sera disputé selon les mêmes règles que celles de la Coupe FIA, mais pour les Classes suivantes :

- T.1 Les voitures de Formule III 1947 - 53 (500 cc)
- T.2 Les voitures de Formule Junior 1958 - 60
- T.3 Les Prototypes et les voitures de course biplaces jusqu'à 1100 cc, 1947 - 55
- T.4 Les Prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1100 cc et jusqu'à 1450 cc, 1947 - 55
- T.5 Les Prototypes et les voitures de course biplaces jusqu'à 1100 cc, 1956 - 60
- T.6 Les Prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1100 cc et jusqu'à 1450 cc, 1956 - 60

N.B. — Au cas où le nombre minimum exigé de voitures admises ne se trouvent pas au départ d'une course comptant pour la Coupe FIA, l'organisateur est autorisé à faire courir ensemble les courses comptant pour la Coupe FIA et pour le Trophée Lurani, et d'attribuer des points pour la Coupe FIA à condition que des partants se trouvent dans au moins 4 classes tel qu'il est exigé par le règlement.

Épreuves Qualificatives

Les épreuves qualificatives seront annoncées au Bulletin de Février 1979 et il est demandé aux ASN de confirmer d'urgence s'ils désirent que leur épreuve de la Coupe FIA ou toute autre épreuve, soit incluse au Trophée C.S.I. (une seule épreuve par pays).

ANNEXE « K » AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Règlements pour les Épreuves de Vitesse Internationales pour Voitures Anciennes, avec effet à partir du 1er Janvier 1979.

N.B. — Les modifications par rapport au texte publié dans l'Annuaire du Sport Automobile 1978 sont imprimées en italique.

TITRE I — INSCRIPTION AU CALENDRIER DES ÉPREUVES INTERNATIONALES POUR VOITURES ANCIENNES

Aux termes de la Convention FIA/FIVA, signée le 10 Octobre 1974, la FIVA a reconnu la FIA comme étant la seule Autorité Internationale dans le domaine du Sport Automobile.

Toutefois, cette autorité s'étendra uniquement aux usages

sportifs des voitures historiques, usages non réglementés par le Code Sportif International de la FIVA, et en particulier aux *courses, épreuves de vitesse, et courses de côte, ou aux épreuves pour lesquelles une moyenne de vitesse de 40 km/h ou plus est imposée ou choisie.*

En conséquence :

Toutes les inscriptions au *Calendrier* d'épreuves de vitesse pour voitures historiques doivent être adressées par l'ASN à : Monsieur HALTER, FIVA, Im Struppen 1, CH 8048 Zürich, Suisse, qui les transmettra à la CSI.

Il est souligné que la réglementation FIVA s'étend aux épreuves de Voitures Historiques où la vitesse moyenne imposée est inférieure à 40 km/h et, de cette façon, ces épreuves peuvent être organisées par les Clubs affiliés à la FIVA, sans nécessairement passer par l'intermédiaire de leurs ASN.

TITRE II — REGLEMENTS INTERNATIONAUX POUR LES VOITURES ANCIENNES EN COMPÉTITION

1. Classification de Période :

Catégorie :

- A. **Antique** : Voitures construites le 31/12/1904 ou avant.
- B. **Veteran** : Voitures construites entre le 1/1/1905 et le 31/12/1918 inclus.
- C. **Vintage** : Voitures construites entre le 1/1/1919 et le 31/12/1930 inclus.
- D. **Classique** : Voitures construites entre le 1/1/1931 et le 31/12/1940 inclus.
- E. **Historique** : Monoplaces, voitures de sport et sport prototype construites entre le 31/12/1940 et le 31/12/1960, à l'exclusion des monoplaces à moteur central.

Tout véhicule modifié qui de l'avis du Comité Technique de la Commission des Voitures Anciennes, enfreint l'esprit de ces règlements, pourra être exclu.

2. Détermination de la date et de la classification

2.1. *Le principe à suivre sera basé sur l'attribution à tout véhicule de l'année véritable de l'achèvement de construction de ce véhicule. En ce qui concerne les voitures d'avant la deuxième guerre mondiale cette attribution déterminera sa classification de période. Pour les voitures d'après la deuxième guerre mondiale, les voitures construites après 1960 seront acceptées pour les courses internationales à condition que leur spécification soit partout identique à celles construites avant 1961 en ce qui concerne leurs performances et les modifications d'époque autorisées, c'est-à-dire les moteurs, les boîtes de vitesses, les suspensions doivent se conformer aux spécifications de 1960 de ce modèle. Il est important que ceci soit décrit sur la fiche d'identité du véhicule et que les fiches de telles voitures portent deux dates, par exemple 1962/60 spec.*

2.2. Les facteurs qui entrent en jeu dans la fixation de la

date de construction de tout véhicule comprennent toute documentation technique fournie par le fabricant, le numéro d'immatriculation et/ou les documents relatifs au dit véhicule, les renseignements disponibles concernant les numéros de châssis et de moteur, et tous autres renseignements de ce genre provenant de toutes les sources fiables et/ou authentiques qui pourraient être disponibles.

2.3. La direction du Club National dont le propriétaire du véhicule est membre aura la responsabilité de se prononcer et de donner son accord en ce qui concerne la date et la classification du véhicule; toutefois, ce sera toujours au propriétaire du véhicule que la responsabilité incombera de fournir tous les renseignements nécessaires

2.4 Un véhicule dont la date et la classification aura été déterminée par un Club National sera accepté comme tel par tous les Clubs Membres FIA, sauf en cas de contestation ou de protestation; dans tous les cas de ce genre, le Comité Technique de la Sous-Commission des Voitures Anciennes sera le seul juge.

3. Classification de Type

3.1 Exigences générales pour toutes les voitures prenant part à des épreuves sur routes ouvertes :

3.1.1. **Carrosserie** : La carrosserie doit être capable de servir de façon satisfaisante au transport de son conducteur et d'au moins un passager, en toute sécurité, et dans des conditions acceptables de confort. Aucune carrosserie ou partie de carrosserie installée à titre temporaire ne sera admise.

3.1.2. **Ailes** : Les ailes devront être rattachées de façon sûre au véhicule lorsque cela sera exigé par le pays où le véhicule est actuellement enregistré.

3.1.3. **Pare-brise** : Les pare-brise, s'ils sont montés, doivent être du type verre de sécurité.

3.1.4. **Equipement électrique** : Le véhicule doit être équipé de phares, d'une batterie, d'une dynamo, d'un système de charge, et d'un démarreur, sauf dans les cas où ces accessoires n'auraient pas été fournis par le fabricant du véhicule en tant qu'équipement standard.

3.1.5. **Silencieux** : Un silencieux efficace doit être monté sur le véhicule, et le tuyau d'échappement ne doit pas être monté de telle façon à soulever la poussière.

3.1.6. **Compresseurs** : Les compresseurs de suralimentation seront considérés comme ajoutant un tiers à la cylindrée du moteur.

3.1.7. **Roues et pneus** : Tous les véhicules doivent se conformer aux exigences légales du pays où ils sont immatriculés; toutefois, en l'absence de telles exigences, les pneus devront comporter une sculpture de bande de roulement suffisante pour permettre la conduite sûre du véhicule.
Les véhicules sont subdivisés dans les catégories suivantes :

3.2. Spécification d'origine

Véhicule complètement d'origine sous tous rapports, tel qu'il a été construit, ou celui dans lequel des éléments ont été remplacés par ceux de conception identique à l'élément d'origine.

- 3.2.1. Les roues et les pneus peuvent ne pas correspondre aux spécifications d'origine, mais doivent se conformer à la silhouette esthétique générale du véhicule; les exigences faisant partie des paragraphes relatifs aux roues, aux pneus, et aux tailles de pneus, telles qu'elles sont stipulées à la section des modifications permises données ci-après, sont également applicables.
- 3.2.2. Bougies, ampoules d'éclairage et batterie électriques: lorsque ces accessoires existent en tant qu'équipement d'origine, ils peuvent être de fabrication moderne.
- 3.2.3. Il se peut, lorsque le véhicule comporte des pièces provenant des voitures acceptables de la même période, alors qu'on s'est servi de ces pièces pour remplacer des pièces d'origine, que ces remplacements provoquent le transfert du véhicule à la classe améliorée ou son exclusion de la compétition internationale.

3.3. Véhicules avec Améliorations d'Époque

On définit sous cette catégorie un véhicule ayant fait l'objet d'une reconstruction partielle du moteur, du châssis ou de la carrosserie.

Les principes généraux régissant cette catégorie stipulent :

- 3.3.1. que seuls les remaniements ou changements qui auraient normalement pu être effectués à la période appropriée, telle que définie par la classification de période FIA, seront acceptés;
- 3.3.2. que toute modification devra avoir été exécutée de sorte à représenter un travail valable et bien fait;
- 3.3.3. Les modifications suivantes sont permises (Tout élément mécanique ou électrique utilisé doit avoir été disponible avant le 31 Décembre 1960) :

a. Châssis :

Le châssis devra se conformer à l'élaboration d'origine : des entretoises de raidissement localisées peuvent être permises, mais non par l'adjonction de nouveaux renforts à moins qu'ils aient été une recommandation d'époque de l'usine.

b. Freins :

Les freins à tambour ne doivent pas être augmentés en largeur ou en diamètre de plus de 10% et doivent provenir de l'époque correcte. La Conversion à un système mécanique différent ou à un mode d'action hydraulique est autorisée à condition que de tels remaniements aient été effectués sur ce modèle particulier pendant la période telle qu'elle est définie à l'Article 2.

Les freins à disque ne sont permis que s'ils étaient

disponibles en tant qu'équipement d'usine à cette époque pour ce modèle; en cas de remplacement par des pièces qui ne sont pas d'origine, celles-ci ne peuvent être prises que sur une voiture de série construite avant 1960.

c. Suspension :

Le système de suspension (suspension à ressort et l'emplacement des roues et des essieux) ne doit pas être modifié et des changements d'emplacement ou de suspension ne doivent pas être effectués, à moins que ceux-ci aient été une option d'usine de l'époque pour ce modèle, ou qu'une preuve puisse être apportée qu'un concurrent l'avait monté à l'époque en question: les amortisseurs télescopiques ne sont pas permis à moins d'avoir été montés en tant qu'équipement d'origine.

d. Essieux rigides :

Doivent être de conception d'origine mais tout élément de remplacement doit utiliser les mêmes points d'ancrage et les mêmes amortisseurs et suivre la forme d'origine.

e. Différentiel :

Les différentiels à 'action limitée' ne sont pas permis, à moins qu'ils n'aient été disponibles en tant qu'équipement d'origine.

f. Moteur :

Il faut que le moteur ait été construit à l'époque correcte et provienne d'un modèle utilisant le même châssis. Le carter supérieur, le bloc cylindres et la culasse doivent se conformer fidèlement à la conception et à la forme originales, dans un matériau équivalent, bien que les épaisseurs puissent être modifiées. Des conversions de culasse peuvent être utilisées à condition que la preuve qu'elles proviennent de la même époque puisse être apportée. Dans les limites permises par la taille du carter supérieur, les vilebrequins, les bielles, les pistons et les paliers peuvent être agrandis et construits en matières qui diffèrent de celles de la pièce composante d'origine à condition que les matières étaient utilisées pour cette application à l'époque d'origine. La course ne doit pas s'écarter des normes du fabricant, et l'alésage ne doit pas être augmenté de plus de 10 pour cent. Le nombre des sièges de soupapes ne doit pas dépasser celui de la spécification originale, à moins qu'il ne soit possible d'apporter la preuve qu'une culasse ou bloc-cylindres modifiés aient été fabriqués au cours de la période appropriée.

g. Boîte de vitesses :

La présence de boîtes de vitesses du type Cotal et Wilson, et celle des boîtes à 4 rapports avant montées sur les voitures qui n'étaient pas dotées de ces dispositifs avant 1931, constituera une raison suffisante pour classer une voiture de ce genre comme appartenant à la période ultérieure à 1930 lorsque celle-ci sera présentée aux compétitions FIA. Les boîtes de vitesses élaborées après la 2ème Guerre Mondiale ne peuvent pas être acceptées sur les voitures fabriquées avant ladite guerre. Les transmissions automatiques, les 'overdrives' et les vitesses avant additionnelles ne sont pas acceptées à

moins qu'elles n'aient été disponibles en tant qu'articles figurant au catalogue d'usine pendant la période où le modèle en question avait été construit.

h. Carburateurs :

Les carburateurs conçus après la deuxième guerre mondiale ne peuvent pas être utilisés sur les voitures d'avant la deuxième guerre mondiale. Les carburateurs doivent se conformer au même type général (par ex. : carburateur à volet simple, carburateur horizontal, carburateur à gicleur fixe) et au nombre tel que monté à l'origine. Les options d'usine de l'époque pour ce modèle sont permises, mais celles-ci doivent être identiques à celles qui ont été fournies à l'origine. L'injection et la suralimentation ne sont permises que sur les voitures sur lesquelles elles étaient montées et doivent être du même type.

i. Alimentation de carburant :

Des pompes à carburant électrique peuvent être utilisées.

j. Equipement électrique :

Les alternateurs et les allumages à transistors ne sont pas permis sauf s'ils étaient montés à l'origine.

k. Carrosserie :

Les carrosseries doivent suivre fidèlement une conception d'origine, construite lors de la même période que ce châssis individuel.

l. Jantes et pneus :

Les dimensions des jantes ne pourront être changées par rapport aux jantes d'origine que dans une limite de 10% pour le diamètre et de 1 pouce (25,4 mm) pour la largeur.

Le diamètre minimum est de 15 pouces, sauf au cas où la jante montée à l'origine serait d'un diamètre inférieur. Les pneus de 15 pouces ou moins doivent être du type à section « L » ou d'un type de section précédent.

Le profil des pneus, comme indiqué sur le plan en millimètres ou pouces ne différera pas de plus de 1 pouce (25,4 mm) par rapport à celui d'origine.

Il est permis de changer le type de la jante (par exemple de la jante pour pneu à talon jusqu'à la jante à bord droit ou la jante à puits central) à condition que le pneu soit conforme, et par son diamètre et par sa largeur, aux tolérances indiquées ci-dessus.

m. Poids :

Aucune voiture ne devrait être allégée expressément à l'exception de l'enlèvement des sièges des passagers, de la roue de secours, des pare-chocs et des tapis. Le poids des voitures ne doit pas être inférieur à 90% du poids figurant dans le manuel de ce modèle, ou cette version de ce modèle si le constructeur a construit une version allégée.

3.4. Historiques Spéciales :

Toute voiture construite au cours d'une classification de Période FIA par un amateur ou un professionnel mais qui n'a pas été construite en vue de sa vente au grand public.

3.4.1. Pour être acceptables, de telles voitures doivent présenter un intérêt particulier ou historique.

3.4.2. Tout travail effectué sur ces voitures doit être exécuté de sorte à s'avérer valable et bien fait.

TITRE III – VÉRIFICATIONS POUR LES ÉPREUVES DE VITESSE

4. Fiche d'Identité FIA

4.1. Tout concurrent qui engage une voiture ancienne dans une épreuve de vitesse doit présenter pour chaque voiture une fiche d'identité FIA qui sera contrôlée lors des vérifications techniques ou avant celles-ci au cas où le règlement particulier l'exigerait. Les fiches seront délivrées par l'ASN, qui peut faire appel aux spécialistes ou en collaboration avec le représentant national de la FIVA.

Chaque fiche sera remplie et signée par le propriétaire de la voiture qui la soumettra ensuite à l'ASN pour être contrôlée et approuvée. Les propriétaires qui souhaiteraient modifier leur voiture doivent s'adresser à l'ASN pour faire homologuer chaque modification en tant qu'extension de la fiche.

4.2. Au cas où l'on constaterait qu'une voiture présentée à une épreuve n'est pas conforme à sa fiche d'identité, l'organisateur renverra cette fiche à l'ASN qui l'a délivrée, en indiquant la raison.

5. Vérifications Techniques

Les spécifications données ci-dessous sont obligatoires pour les Voitures Anciennes participant à des épreuves de vitesse internationales. Elles devront être utilisées à titre de référence par les propriétaires et les commissaires techniques.

a. Toutes les voitures doivent se soumettre aux vérifications en parfait état particulièrement en ce qui concerne les bras de direction, les bras de suspension et les organes de freins.

b. Le coupe-circuit électrique conforme à l'Art. 253 g) de l'Annexe J devra être monté et clairement visible de l'extérieur de la voiture; si le système d'alimentation de carburant n'est pas électrique, le robinet doit être indiqué.

c. Le circuit de carburant qui traverse la zone du cockpit doit être protégé.

d. Des parois anti-feu doivent être prévues entre le cockpit, le moteur et le réservoir du carburant.

e. Un extincteur manuel d'une capacité minimum de 3 kg doit être solidement monté dans la voiture.

f. Des récupérateurs d'huile d'une capacité minimum de 2 litres seront prévus pour toutes les voitures d'une cylindrée inférieure à 2 litres, et des récupérateurs d'huile d'une capacité minimum de 3 litres pour toutes les autres voitures. Si la voiture était à l'origine

équipée d'un circuit de recyclage d'huile, aucun récupérateur d'huile n'est nécessaire.

(N.B. — Les voitures suralimentées sont considérées comme ayant une capacité $1\frac{1}{2}$ plus grande, à ce titre exclusivement)

g. Tous les papillons de carburateur devront être équipés de leur propre ressort de rappel.

h. Chaque voiture sera équipée d'au moins un rétroviseur d'une surface minimum de 50 cm^2 dont le bord du miroir sera protégé.

i. Tous les verres des feux devront être recouverts ou scotchés.

j. Il est recommandé que les pare-brise soient en verre feuilleté. En tout cas, ils doivent être en verre de sécurité, ou bien en plastique transparent d'une épaisseur minimale de 5 mm. Le règlement particulier de chaque épreuve doit préciser les types de verre de sécurité admis, en conformité avec les règlements nationaux des épreuves pour voitures anciennes, édictés par l'ASN du pays de l'épreuve.

k. Les voitures de sport doivent être équipées d'ailes couvrant la largeur totale de la bande de roulement sur au moins 120° ; il est permis d'enlever les ailes sur les voitures de sport qui prennent part à des épreuves pour voitures de course mais non si elles participent à des épreuves pour voitures de sport.

l. Les arceaux sont autorisés. Les voitures qui en étaient équipées à l'origine doivent les conserver comme lorsqu'ils étaient obligatoires quand les voitures couraient à l'origine.

m. La capote couvrant le siège du passager doit être flexible sauf si elle était un élément de support d'origine de la voiture, auquel cas les bords devraient être protégés. Les sièges des passagers peuvent être enlevés.

n. Les carenages devront être pourvus de trous d'évacuation.

o. Les roues à rayons doivent être en bon état. Tous les rayons doivent être à la même tension.

p. Les pneus rechapés ne sont autorisés que pour les voitures construites avant le 31 Décembre 1930.

q. Aucun organe de la suspension ou de la direction n'aura trop de jeu.

r. Les capots doivent être solidement ancrés et munis d'attaches de sécurité.

s. Les doubles circuits de freinage sont autorisés sur les voitures équipées de freins hydrauliques.

TITRE IV — RÈGLEMENTS CONCERNANT LES PILOTES

6. Les pilotes participant aux épreuves de vitesse pour voitures anciennes doivent se conformer aux exigences de l'Annexe «L» du Code Sportif International concernant les casques, les vêtements résistant au feu, la fiche médicale FIA, et les licences. (Le port de vête-

ments résistant au feu approuvés, bien que conseillé, n'est pas obligatoire pour les pilotes conduisant une voiture construite avant le 1er Janvier 1941, sauf lorsqu'ils participent à une épreuve de Coupe FIA. Tous les pilotes doivent être détenteurs d'une licence : soit d'une Licence Internationale 'Historique' FIA, du degré approprié, soit de toute Licence Internationale FIA normale).

ANNEXE «L» AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

A partir du 1er Janvier 1979, l'Article 4 de l'Annexe L — Licence FIA Internationale pour les Pilotes d'Épreuves de Voitures Anciennes — est modifié comme suit :

ART. 4.1. — Généralités

4.1.1. La licence Internationale Historique de pilote de la FIA est valable, dans la catégorie de voitures pour laquelle elle a été délivrée (Art. 2) pour toutes les épreuves de vitesse reconnues par la FIA pour voitures anciennes. Elle est obligatoire pour ces épreuves à moins que le pilote ne soit détenteur de la licence internationale normale de pilote de la FIA, quelle qu'en soit la catégorie (voir les Art. 1 à 3).

Les épreuves de vitesse sont celles où la vitesse est l'élément déterminant pour établir le classement, ou celles où une moyenne de vitesse supérieure à 40 km/h sera atteinte.

4.1.2. Les licences internationales historiques de pilote de la FIA pour les épreuves de vitesse sur circuit doivent respecter tous les règlements concernant les licences internationales, qui figurent au Code Sportif International de la FIA, Chapitres II et VIII.

4.1.3. La licence internationale historique de pilote de la FIA sera différenciée par un grand 'H' surimprimé

ART. 4.2. — Catégories de la licence

Les ASN qui délivrent les licences seront responsables quant à la précision des qualifications déterminant les différentes catégories, mais dans tous les cas le pilote doit être détenteur d'une fiche médicale internationale (voir le chapitre II).

Les licences sont valables pour les catégories de voitures suivantes, telles qu'elles se trouvent définies dans les règlements internationaux pour Voitures Anciennes.

Catégorie H 1 : Toutes les voitures Anciennes.

Catégorie H 2 : Les voitures de course 'Vintage'; les voitures de course jusqu'à 2000 cc postérieures à 1930; les voitures de sport et de sport-prototype d'une cylindrée supérieure à 1100 cc et jusqu'à 2500 cc; toutes les voitures de Grand Tourisme.

Catégorie H 3 : Toutes les voitures de sport d'avant guerre; les voitures de sport et de sport-prototype d'après-guerre jusqu'à 1100 cc; les voitures de Grand Tourisme jusqu'à 2500 cc.

N.B. — Toute catégorie de la licence internationale normale de pilote de la FIA est valable pour toutes les voitures anciennes.

FIA EUROPEAN CUP FOR HISTORICAL CARS (1931-1960)

In 1979, there will be a European Cup for Historical Cars (1931-1960). The regulations are as follows:

Art. 1 — General Provisions

The European Cup for Historical Cars is open to drivers holding the appropriate current FIA Licence.

The General Prescriptions will be observed unless otherwise stated hereafter. If, at the outcome of this Cup, 50% of the qualifying events have not been disputed, the CSI may refuse to award the title.

Art. 2 — Eligible Cars

A. Groups

- (1) GP type cars of the years 1931 to 1960 (except mid-engined cars from 54 to 60).
- (2) Prototypes or two-seater racing cars of the years 1950 to 1960 over 1450 cc.

B. Categories

Only cars conforming to Categories D and E as specified in Appendix K will be eligible to start in races counting for the European Cup for Historical Cars.

C. Types

All cars must be classified as Original Specification or Period Improved types.
The only acceptable modifications are the ones permitted in Articles 3.2 or 3.3 and Title III of Appendix K.

D. Classes

1. GP-type cars 1931-40
2. GP-type cars 1947-53
3. GP-type and Formula II cars 1954-60
4. Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc, 1947-53
5. Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc and under 2500 cc, 1954-57
6. Prototypes and two-seater racing cars over 2500 cc, 1954-57
7. Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc and under 2500 cc, 1958-60
8. Prototypes and two-seater racing cars over 2500 cc, 1958-60.

A GP-type car is any single-seater built for or raced in Grands Prix, Tasman series races or races to Indianapolis rules. Formula II cars must have competed in International

races for that formula.

A Prototype is defined as any Sports or Sports-racing car of which less than 100 examples were produced.

Art. 3 — Characteristics of the Events

Distance : minimum 35 km — maximum 45 km

Only events entered on the International Sporting Calendar (Historical Section) and whose results have been formally recognized by the organizing country's ASN will count for the Cup.

Events will be open to the 10 classes foreseen in these regulations and in order to count for the Cup classification races must include starters in at least 4 of the 10 classes.

In order to qualify for the Cup, each race must have at least 12 starters.

If entries are received for more cars than are permitted to race on the track, the event may be run in two or more parts.

All competitors will have the opportunity of at least 30 minutes' practice.

Art. 4 — Classification and Prizes

In order to count for the classification, events' results must include:

- (a) a general scratch classification, with no class divisions.
- (b) 10 classifications, taken from the general classifications, relating to each of the 10 classes.

According to the classifications provided for, points will be scored as follows:

GENERAL CLASSIFICATION :

1 point to all classified drivers (50% of the distance covered by the first one)

CLASSIFICATION IN EACH OF THE 10 CLASSES :

1 point	1 starter
2-1 point	2 starters
3-2-1 point	3 starters
4-3-2-1 point	4 starters or more

A «starter» is a driver who has practised and started the event.

In the case of a car recording a practice time outside the 130% specified in the FIA General Championship Prescriptions, the clerk of the course, in consultation with the stewards and the organiser, may decide to include it in the event if he considers its performance and the driver's

competence satisfactory.

Should there be a dead-heat in any race counting for the Cup, each of the drivers so classed is attributed a number of points equal to the arithmetical average, taken to one decimal, of the points corresponding to the places which they would have occupied, if they had been classed one after another.

The final classification of the Cup is drawn up taking into account, for each competitor, his 4 best results from the qualifying events.

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

The CSI may decline to award a title in case of an insufficient performance.

The **Winner of the European Cup** will be the driver who has scored the largest number of points under the conditions fixed for this Championship. He will be awarded the Cup, and there will also be awards for the winner of each class.

Art. 5 — Qualifying Events

Qualifying events are chosen by the Commission for Historical Cars, from amongst those international events previously organised. There will only be one event run per country.

The events qualifying for the Cup in 1979 are as published in Bulletin No. 134, December 1978.

CSI TROPHY FOR HISTORICAL CARS

This Trophy will be run to the same regulations as the FIA Cup, but for the following classes :

- T.1 Formula III cars, 1947 - 53 (500 cc)
- T.2 Formula Junior cars, 1958 - 60
- T.3 Prototypes and two-seater racing cars up to 1100 cc., 1947 - 55
- T.4 Prototypes and two-seater racing cars over 1100 cc., and up to 1450 cc, 1947 - 55
- T.5 Prototypes and two-seater racing cars up to 1100 cc., 1956 - 60
- T.6 Prototypes and two-seater racing cars over 1100 cc., and up to 1450 cc, 1956 - 60.

N.B. — In the event of there not being the minimum required number of eligible cars for the grid of an FIA Cup Race, the organisers may run the FIA Cup and CSI Trophy races concurrently and award points for the FIA Cup providing that there are starters in the 4 classes as required.

Qualifying Events

Qualifying events will be published in the February 1979 Bulletin and ASNs are asked to confirm urgently whether they wish their FIA Cup event or another event to be included in the CSI Trophy (one event only per country).

APPENDIX K TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

Regulations for Speed Events for Historical Cars, with effect from 1st January, 1979.

N.B. — Modifications to the text published in the 1978 Yearbook of Automobile Sport are printed in italics.

TITLE I — ENTRY OF INTERNATIONAL EVENTS FOR HISTORICAL CARS ON THE CALENDAR

According to the terms of the FIA/FIVA Convention, signed on October 10, 1974, the FIVA has recognised the FIA as being the only international authority in the world of motor-sport.

However, this recognition extends only to those sporting uses of Historical Cars which are not already provided for in the FIVA International Code, in *particular, races speed events, hill climbs or events where an average speed of 40 kph or over is selected or imposed.*

Consequently :

All *Calendar* inscriptions for Historical events must be addressed by the ASN to : Mr. Halter, Secretary of the FIVA, Im Struppen 1, CH 8048 Zürich, Switzerland, who will forward them to the CSI.

It is pointed out that the FIVA regulations do cater for Historical Cars events where the average speed imposed is less than 40 kph and so these events may be organised by FIVA affiliated Clubs, without necessarily passing through their ASNs.

TITLE II — INTERNATIONAL REGULATIONS FOR HISTORICAL CARS IN COMPETITION

1. Period Classification

Class :

- A. **Antique** : Cars built on or before 31/12/1904.
- B. **Veteran** : Cars built between 1/1/1905 and 31/12/1918 *inclusive*.
- C. **Vintage** : Cars built between 1/1/1919 and 31/12/1930 *inclusive*.
- D. **Classic** : Cars built between 1/1/1931 and 31/12/1940 *inclusive*.
- E. **Historic** : Monoplace, sports and sports-racing cars built after 31/12/1940 and up to 31/12/60, excluding mid-engined single-seater cars.

Any modified car which in the opinion of the Commission for Historical Cars Technical Committee contravenes the spirit of these Regulations may be excluded.

2. Determination of date and classification

2.1. *The principle to be followed will be the assignation to a vehicle of the actual year of completion of manufacture of that vehicle. For pre-war II cars, this will define its period classification as in Art. 1. For post-war II cars, cars built after 1960 will be accepted for International Racing provided that their specification is identical in all aspects concerning performance and allowed period changes to those built before 1961 i.e. engines, gearboxes, suspension, wheels must conform to the 1960 specifications for that model (it is important that this is correctly described in the vehicle passport form and any such cars should be double-dated, e.g. 1962/60 spec.).*

2.2 The factors to be considered in fixing the date of manufacture of any vehicle will include any technical documentation supplied by the manufacturer, registration number and/or documents relative to the vehicle, information available concerning chassis and engine numbers and such other information from reliable and/or authenticated sources as may be available.

2.3 The Management of the National Club of which the owner of the vehicle is a member will be responsible for adjudicating and agreeing the date and classification of the vehicle, but the responsibility for providing the necessary information will always remain with the owner of the vehicle.

2.4 A vehicle dated and classified by a National Club will be accepted by all FIA Member Clubs, save that in the event of any protest or dispute, the Technical Committee of the Commission for Historical Cars will be the sole judge.

3. Type Classification

3.1. General Requirements for all cars taking part in open road events :

3.1.1 **Bodywork** : The body must have adequate accommodation for the driver and at least one passenger, in safety and reasonable comfort. No body or portion thereof may be of a temporary nature.

3.1.2 **Wings** : If a requirement by the country of current registration, must be securely attached.

3.1.3 **Windscreens** (if fitted) must be fitted with a type of safety glass.

3.1.4 **Electric equipment** : Vehicles must be fitted with lamps, battery, dynamo, charging system and starter, except in cases where these fittings were not provided by the makers of the vehicle as standard equipment.

3.1.5 **Silencers** : An efficient silencer must be fitted and the exhaust pipe must not be fitted so as to raise dust.

3.1.6 **Superchargers** : Superchargers will be regarded as adding one third to the cubic capacity of the engine.

3.1.7 **Wheels and tyres** : All vehicles must comply with legal requirements of the country of registration, but where no legal requirements exist, tyres must retain sufficient tread pattern for safe usage.

Vehicles are sub-divided into the following classifications :

3.2. Original Specification

A vehicle completely original in all respects as manufactured, or one in which parts have been replaced to designs identical to the original.

3.2.1 **Tyres and wheels** need not be as in the original specification, but must conform to the general aesthetic outline of the vehicle : the requirements of the paragraphs covering wheels, tyres and tyre sections as detailed in Permitted Modifications herein shall also apply.

3.2.2 **Spark plugs, light bulbs and electric batteries** (where incorporated as original equipment) may be of modern manufacture.

3.2.3 *Parts from acceptable cars of the same period, if used to replace original parts, may result in the car being transferred to the Period Improved class or excluded from International competition.*

3.3 Period Improved

A vehicle which has been partly reconstructed either in respect of its engine, chassis or body.

The general principle to be followed are :

3.3.1 That only modifications or alterations which could have been done in the appropriate period, as defined by FIA Period Classification, will be accepted.

3.3.2 That any modification must have been carried out in a good and workmanlike manner.

3.3.3 Permitted modifications are as follows (any mechanical or electrical elements used must have been available before December 31, 1960 :

a. Chassis frame :

must follow the original design, local stiffening may be permitted, but not by adding new stressed members unless this was a factory recommendation of the period

b. Brakes :

Drum brakes must not be increased in width or diameter by more than ten per cent and must originate from the correct period. Conversion to a different mechanical system or to hydraulic operation is authorized provided such modification was effected on that particular model in the period as defined under Art. 2. Disc brakes are only permitted if they were available as factory equipment at the period for that model; in case of replacement by non-original parts, these may only be taken from a pre-1960 series-production car.

c. Suspension :

The system of suspension (spring-type and location of wheels or axles) must not be altered nor must additional location or springing medium be added unless this was a factory option of the period for that model or can be proven to have been effected by an entrant at the time. A front anti-roll bar may be added to cars with independent front suspension. Telescopic dampers are not permitted except when fitted as original equipment.

d. Beam and Live Axles :

Should be of original design but any substitution must use the same mounting points and shock absorbers and follow the original shape.

e. Differential :

'Limited slip' differentials are not permitted, unless available as original equipment.

f. Engine :

The engine must have been built in the appropriate period and come from a model using the same chassis. Crankcase, cylinder block and cylinder head must faithfully follow the design and shape of the original in an equivalent material although thickness may be altered. Conversions proven to be of the same period may be used for cylinder heads. Crankshafts, connecting rods, pistons and bearings may be enlarged within the limits of the crankcase and made from materials different from original components providing the material was used in that application at the time.

Stroke may not be altered from the maker's standard and bore may not be increased by more than 10 per cent. The number of valve ports must not exceed the original specifications unless evidence is available of a modified head or block having been made in the relevant period.

g. Gearbox :

Cotal and Wilson type gearboxes and four forward speed boxes fitted to cars not so equipped prior to 1931 will be considered sufficient reason to date such a car as Post 1930 when entering FIA events. Post War II designed gearboxes are not accepted on Pre-War II cars.

Automatic transmissions, overdrives and additional forward speeds are not accepted, unless available as a factory catalogued item during the currency of the model.

h. Carburettors :

Post-War II designed carburettors may not be used on pre-War II cars. Carburettors must be of the same general type (i.e. single-choke, side-draught, fixed jet, etc.) and quantity as originally fitted. Factory options of the period for that model are permitted, but these must be identical to those supplied originally. Fuel injection and supercharging are only allowed on individual cars to which they were fitted and must be of the same type.

i. Fuel feed :

Electric fuel pumps may be used.

j. Electrical equipment :

Alternators and transistor ignition are not permitted if not originally fitted.

k. Bodywork :

Bodies must faithfully follow an original design, constructed in the period, for that individual chassis.

l. Wheels and tyres :

The size of wheel may not differ from that originally fitted by more than 10% on nominal diameter and by 1 inch (25.4 mm) on nominal width.

The minimum diameter is 15 inches unless a smaller diameter was fitted as original equipment; 15-inch or smaller tyres must be of L section, or a section of earlier type. The tyre section, as marked on the sidewall in millimetres or inches, must not differ by more than 1 inch (25.4 mm) from that originally fitted.

Alteration in the type of rim (i.e. from beaded edge to straight-sided or well-base) is permitted provided that the tyre fitted conforms in diameter and width to the above tolerances.

m. Weight :

No car should be deliberately lightened beyond removal of passenger seats, spare wheel, bumpers and carpets. Cars must not weigh less than 90% of the catalogued weight for that model, or that version of that model if the manufacturer produced a light-weight series.

3.4 Historic Special

A car built during an appropriate FIA Classification Period, by an amateur or professional person, but which was not constructed for sale to the general public.

3.4.1 Such cars must be of historic or particular interest to be acceptable.

3.4.2 All work must have been carried out in a good and workmanlike manner.

TITLE III – SCRUTINEERING FOR SPEED EVENTS

4. FIA Identity Form

4.1 All entrants of historical cars for speed events must present an FIA Identity Form for each car, for examination either at scrutineering, or previous to this should the supplementary regulations require it. The forms will be issued by the ASN which may co-opt specialists in consultation with the national FIVA representative. Each form will be completed and signed by the owner of the car, who will then submit it to the ASN for verification and approval. Owners wishing to modify their car must have each modification recognised by the ASN as an extension to the form.

4.2 Should a car presented for an event be found not to conform to its Identity Form, the organiser will return the form, stating the reason to the ASN which

issued it.

5. Technical Scrutineering

The following is mandatory for historical cars competing in international speed events and should be used as a guide for owners and scrutineers.

(a) All cars must be presented for scrutineering in good clean order, particularly steering arms, drop arms and brake parts.

(b) The electrical cut-off switch conforming to Art. 253 g) of Appendix J must be fitted and clearly marked from outside the car; if the fuel system is not electrical the tap must be marked.

(c) Fuel lines passing through the cockpit area must be protected.

(d) Fire-proof bulkheads must be provided between the cockpit, engine and fuel tank.

(e) A hand operated fire extinguisher of at least 3 kg must be securely mounted in the car.

(f) Catch tanks of a minimum capacity of 2 litres will be fitted to all cars up to 2-litre engine capacity, of 3-litre minimum capacity for all other cars. If the car was originally equipped with closed circuit breathing, no catch tanks are necessary.

(N.B. — For this purpose only, supercharged cars are deemed to have a capacity of 1.5 times greater.)

(g) Each carburettor butterfly must be equipped with its own return spring.

(h) At least one rear view mirror must be fitted, of at least 50 sq. cm, with the glass framed.

(i) All lamp glasses must be taped or covered.

(j) It is recommended that windscreens be of laminated glass. They must in any case be of safety glass, or of transparent plastic of minimum 5 mm thickness. The supplementary regulations of each event must specify the types of safety glass admitted, in accordance with the national rules for historical car events of the ASN of the country of the event.

(k) Sports cars must be equipped with mudguards covering the total width of the tread for at least 120°; sports cars may remove wings when competing in events for racing cars but not in sports car events.

(l) Roll-over bars are permitted. Cars fitted with them originally must be equipped with such roll bars as were mandatory when the cars were originally raced.

(m) Passenger's seat cover must be flexible unless it was an original stress-bearing part of the car in which case the edge should be protected. Passenger seats may be removed.

(n) Undertrays must be provided with drain holes.

(o) Wire wheels must be in good condition with even tension in the spokes.

(p) Remoulded tyres are permitted only for cars built before December 31, 1930.

(q) No part of suspension or steering shall have excessive play.

(r) Bonnets must be adequately fastened and provided with safety catches.

(s) Double brake circuits are authorised on those cars having hydraulic brakes.

TITRE IV — REGULATIONS FOR DRIVERS

6. Drivers in historical speed events must comply with the requirements of Appendix 'L' to the International Sporting Code concerning crash-helmets, fire-resistant clothing, the FIA Medical Card and Licences. (Approved fire-resistant clothing, though recommended, is not mandatory for drivers in cars built before January 1, 1941, except when competing in FIA Cup events. All drivers must be holders either of the appropriate grade of FIA International Driver's Licence for Historical Car Events or of any grade of the normal FIA International Driver's Licence).

APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

As from 1st January 1979 article 4 of Appendix L — FIA International Driver's Licence for Historical Car Events — will be modified as follows :

Art. 4.1. — General

4.1.1. The FIA Historical International Driver's Licence is valid, within the category of cars for which it is issued (see Art. 2) for all FIA sanctioned speed events for Historical Cars and is compulsory for such events unless the driver is a holder of any grade of the normal FIA International Driver's Licence (see Articles 1 to 3).

Speed events are, for the purpose of competitions for Historical Cars, events where speed is the determining factor for the results or where an average speed of over 40 kph will be attained.

4.1.2. The FIA Historical International Driver's Licences are subject to all rules concerning International Licences set out in the FIA International Sporting Code, chapters II and VIII.

4.1.3. The FIA Historical International Driver's Licence will be distinguished by a large 'H' overprint.

Art. 4.2. — Grades of Licence

N.S.As issuing the licences will be responsible for determining the qualifications required for the different grades, but in all cases the driver must be the holder of an International Medical Card (see Chapter II).

Licences are valid for the following categories of cars as defined in the International Regulations for Historical Cars.

Grade H 1 : All Historical Cars.

Grade H 2 : *Vintage racing cars; racing cars up to 2000 cc post 1930; sports and sports-racing cars over 1100 cc and up to 2500 cc; all Grand Touring cars.*

Grade H 3 : *All pre-war sports cars; post-war sports and sports-racing cars up to 1100 cc; Grand Touring cars up to 2500 cc.*

N.B. — Any grade of the normal FIA International Driver's Licence is valid for all Historical Cars.

INFORMATIONS TECHNIQUES

tirée sur le fait que les extensions d'ailes prévues par cet article s'entendent par rapport aux dimensions du véhicule tel que produit en série, qui sont précisées sur les fiches d'homologation (Articles 4 et 5 de la nouvelle fiche — Article 5 de l'ancienne), par exemple :

	Article 4 de la fiche d'homologation	Dimensions maxi- males de carrosserie mesurée à l'axe AV
Vauxhall Chevette (N.649) HS 2300	1 571 mm	1 671 mm
Ford Escort Rally RS (n. 650)	1 664 mm	1 764 mm
B M W 20002 Turbo (n. 1663)	1 620 mm	1 720 mm
Porsche 928 (n. 3081)	1 790 mm	1 890 mm

REGLEMENT TECHNIQUE F 1

Les modifications suivantes sont applicables au 1 / 1 / 79 :
(voir page 3)

REGLEMENT TECHNIQUE F 2 / F 3

Art. 5 a) 3 —

Le 4^{ème} paragraphe est modifié comme suit :

Le système d'alimentation est libre, mais il doit obligatoirement être muni d'une bride de section circulaire délimitant un orifice cylindrique d'un diamètre maximum de 24 mm sur une longueur de 3 mm dont les génératrices sont perpendiculaires aux faces du diaphragme. Par cette bride devra obligatoirement passer la totalité d'air alimentant le moteur. La bride d'étranglement doit obligatoirement être conçue en métal ou alliage métallique.

ANNEXE J

Art. 261 v) (Gr. 2) — Interprétation

Se basant sur le fait que le siège arrière occupe, par définition, le compartiment arrière du véhicule, la Commission des Règlements Techniques estime qu'un siège avant qui serait reculé au-delà de l'emplacement de l'arête avant du siège AR d'origine devrait être ipso facto considéré comme siège AR.

Or, (Art. 261 v), le siège AR peut être enlevé mais non pas remplacé. Il n'est donc pas permis de reculer le siège AV au-delà du plan vertical défini par l'arête avant du siège AR d'origine.

Art. 261 cc) — Extensions d'ailes (Gr. 2-4)

L'attention de MM. les Commissaires Techniques est at-

FORMULES NATIONALES (Titre 5)

Dans le tableau « Formules Nationales enregistrées par la F.I.A. » remplacer « RAC Motor Sport Division » par : « RAC British Motor Sports Council ».

REGLEMENTS TECHNIQUES POUR RALLYCROSS ET AUTOCROSS

Modification à l'Article 4 — Voitures Admises — dans les deux règlements tels que publiés à l'Annuaire du Sport Automobile 1979 : **A partir du 1/1/79**, les voitures à 4 roues motrices sont admises à condition qu'elles soient régulièrement homologuées.

F 1 TECHNICAL REGULATIONS

The following amendments are applicable as and from 1st January, 1979 :

(see page 9)

F 2 / F 3 TECHNICAL REGULATIONS

Art. 7.3 – *(in English text only)*

Replace existing Art. 7.3. (Oil Catch Tank) by the following :

Art. 7.3 – Oil Catch Tank

When a car lubrication system includes an open type sump breather, this breather must vent into a catch tank of at least 2-litre capacity.

The container shall either be made out of translucent plastic, or include a transparent panel.

Art. 5 a) - 3 –

The 4th paragraph is amended as follows :

The induction system is free but it must be fitted with a throttling flange of 3 mm in length having a circular section, and with a parallel hole of 24 mm diameter maximum. All the air feeding the engine must pass through this throttling flange, which must be made of metal or metal alloy.

APPENDIX J

Art. 261 bb) (Gr. 2) – *(in English text only)*

For the second line, instead of : « Reinforced suspension elements and rear axle, . . . »

one must read : « Reinforced suspension elements and rear / front axles, . . . ».

Clarification of Art. 261 v) – (Gr. 2 - 4)

Basing its judgment on the fact that the rear seat by definition, occupies the rear compartment of the vehicle, the Technical Regulations Commission thinks that a front seat moved rearwards beyond the location of the front edge of the original rear seat should ipso facto be con-

sidered as a rear seat.

Now, according to Art. 261 v), the rear seat may be removed but not replaced, thus the moving rearwards of the front seat beyond the vertical plane defined by the front edge of the original rear seat, is not allowed.

Art. 261 cc) Wing Extensions (Gr. 2 - 4)

Scrutineers attention is drawn to the fact that the wing extensions foreseen by this article are understood to relate to the series production vehicle's dimensions, which are clearly stated on the homologation form (Articles 4 and 5 of the new form – Article 5 of the old one) for example.

	Article 4 of the Homo- logation form	Maximum bodywork dimensions measured at the front axis
Vauxhall Chevette (n.649) HS 2300	1 571 mm	1 671 mm
Ford Escort Rally RS (n. 650)	1 664 mm	1 764 mm
B M W 2002 Turbo (n. 1663)	1 620 mm	1 720 mm
Porsche 928 (n. 3081)	1 790 mm	1 890 mm

FORMULES NATIONALES (Heading 5)

In the table «National Formulae registered by the FIA» replace «RAC Motor Sport Division» by «RAC British Motor Sports Council».

TECHNICAL REGULATIONS FOR RALLYCROSS AND AUTOCROSS

Modification to Article 4 – Eligible Cars – in both Regulations as published in the 1979 Sporting Yearbook :
As from 1/1/79, four-wheel drive cars will be admitted providing they are regularly homologated.

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1979 / 1

ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1979 / 1

Valable à partir du – Valid as from 1 / 12 / 78

(J) JAPON

TOYO-KOGYO

5730 FA 4 US – Familia (1415 cc)

1/1V

Homologation Groupe 1.

Boîtes de vitesses 5 rapports (Gr. 2)

Valable à partir du – Valid as from 1 / 1 / 79

(CS) TCHÉCOSLOVAQUIE		
SKODA		
1676	130 RS	3/3V
(D) ALLEMAGNE FÉD.		
BMW		
5711	323 I	1/1V
5691	320 / 6	1/1V
5620	320 – 318	20/17V
OPEL		
5612	Ascona B	17/14V

FORMULES NATIONALES (Heading 5)		
5729	V-Car	1/1V
		2/2V
		3/3V
5599	Kadett C Coupé	3/2V
		4/3V
		5/4V
		6/5V
		7/6V
5541	Kadett C	3/1V
		4/2V

Rapport de pont	
Freins AV et AR (Gr. 2)	
Freins AV et AR (Gr. 2)	
Freins AV et AR (Gr. 2)	
Carburateur	
Freins AV (Gr. 2)	

Boîtes de vitesses

Roues alliage léger

Pédalier de frein

Roues alliage léger

Siège

Siège

Siège

Rapport de pont

Roues alliage léger

Siège

		5/3V	
		6/4V	
AUDI - NSU			
5698	100 - 5 - E	2/2V	
<i>(F) FRANCE</i>			
PEUGEOT			
5412	504 Diesel	6/4E	
5613	104 ZS Coupé	8/2E	
5661	104 Berline 6 CV	1/1E	
CITROEN			
5737	Visa Club - VD série VA (652 cc)	1/1V	
5736	Visa Super - VD série VB (1124 cc)	1/1V	
5597	GS X 2	6/4E	
5689	C X 2400 GTI	3/3E	
		4/1V	
<i>(GB) GRANDE-BRETAGNE</i>			
FORD			
1686	Fiesta 1600	3/3V	
		4/4V	
		5/5V	
		6/6V	
5656	Fiesta 1100	6/6V	
650	Escort RS	6/1E	
5566	Escort RS 2000	31/18V	
		22/14E	
5336	Capri 3 l.	50/23E	
<i>(I) ITALIE</i>			
FIAT			
647	Abarth 131 Rally	17/15V	
		18/16V	

Siège	
Siège	
Dimensions — BV 5 rapports — Carrosserie — Rapport de pont	
Errata : Orifices culasse et collecteurs	
« »	
« »	
Homologation Gr. 1	
Freins AV et AR	
Homologation Gr. 1	
Freins AV et AR	
Carrosserie — Roues — Dimensions	
Erratum : Frein AV	
Déflexeur d'air de capot	
Lubrification par carter sec — Arceau — Double circuit de freins — Tableau de bord — Rapports de pont	
Suspension	
Freins — Étriers de freins	
Vilebrequin — Pare-chocs	
Roues alliage léger — Rapport de pont	
Embrayage bi-disques	
Axe AR — Suspension — Transmission automatique	
Errata : Jeu pour mesure des angles de distribution	
Echappement — Étrier de frein AV	
Seconde batterie	
Régulateur de freinage	

5725	Supermirafiori 1600	4/4V	Différentiel à engrenages coniques
		5/5V	Carrosseries 2 et 4 portes — Intérieurs — Poids
5608	131 Mirafiori	10/6V	Carrosseries 2 et 4 portes — Intérieurs — Poids
5724	Supermirafiori 1300	4/4V	Différentiel à engrenages coniques
5726	Racing 2000	4/4V	Différentiel à engrenages coniques
5715	Sport 70 HP	3/3V	Suspension AV (Gr. 2)
		4/4V	Tirant pour suspension AR (Gr. 2)
		5/1E	Erratum : Diamètre des soupapes
		6/2E	Diamètre des soupapes
5716	Ritmo 75 L	7/7V	Suspension renforcée — Frein à main hydraulique — Lubrification par carter sec (Gr. 2)
		8/8V	Rapports de BV (Gr. 2)
		9/9V	Régulateur de freinage (Gr. 2)
5717	Ritmo 60 L	7/7V	Suspension renforcée — Frein à main hydraulique — Lubri- fication par carter sec (Gr. 2)
		8/8V	Rapports de BV (Gr. 2)
5738	Campagnola (1995 cc)		Homologation Gr. 1
		1/1V	Carrosserie — Poids — Dimensions
		2/1E	Roues tôle — Commande arbre à cames
3082	Fiat X 1 - 9	1/1V	Fixation roues (Gr. 4)
		2/2V	Lubrification moteur par carter sec (Gr. 4)
ALFA ROMEO			
5745	Alfasud Sprint 1.5 (1490 cc)		Homologation Gr. 1
		1/1V	Modèle 1.3 — Siège — Fixation roues — Rapports de pont — Lubrification par carter sec — Freins (Gr. 2)
5746	Alfasud TI 1.5 (1490 cc)		Homologation Gr. 1
		1/1V	Modèle 1.3 — Siège — Fixation roues — Rapport de pont — Lubrification par carter sec — Freins (Gr. 2)
(J) JAPON			
DAIHATSU			
5605	Charmant A 20	1/1E	Carrosserie — Dimensions — Cames — Angles de distri- bution — Orifices d'échappement — Tableau de bord
5706	Charade G 10	1/1V	Moteur CB — Tableau de bord
		2/2V	Rapports de pont (Gr. 2)
		3/1E	Errata : Orifices admission et échappement
5744	Charmant A 40 (1588 cc)		Homologation Gr. 1

3077	Lancer Céleste 1600	3/2E	Carrosserie — Dimensions — Poids — Siège — Freins
5742	A 73 Lancer 1600	6/5V	Carrosseries — Dimensions — Poids — Siège
5743	A 72 Lancer 1400	6/5V	Carrosseries — Dimensions — Poids — Siège
5741	Mirage 1600 — 4 portes (1597 cc)		Homologation Gr. 1
5740	Mirage 1400 — 4 portes (1410 cc)		Homologation Gr. 1
5739	Mirage 1600 — 2 portes (1597 cc)		Homologation Gr. 1
5737	Mirage 1400 — 2 portes (1410 cc)		Homologation Gr. 1
		1/1V	Boîte de vitesses — Rapport de pont

TOYO-KOGYO

5713	Savanna R X 7 (2+2)	1/1V	Tableau de bord — Siège (Gr. 2)
		2/2V	Suspension — Fixation des roues — Freins (Gr. 2)
		3/3V	Carrosserie (Gr. 2)

(PL) POLOGNE

FSO

656	Polonez 125 PN (1481 cc)		Homologation Gr. 4
-----	--------------------------	--	--------------------

(S) SUEDE

SAAB

5722	99 Turbo	4/4V	Siège
		5/5V	Siège
		6/1E	Erratum : Freins AV

VOLVO

5626	242 DL	3/3V	Boîtes de vitesses — Overdrive
5627	244 GL	3/3V	Boîtes de vitesses — Overdrive
5631	264 DL	4/4V	Boîtes de vitesses — Overdrive
5648	343 DL 1.4	2/1E	Modèle 1979 : Moteur — Carrosserie — Intérieur
		3/2V	Arceau — Cage

(TR) TURQUIE

TOFAS

5701	131 Murat 1300	1/1V	Tableau de bord (Gr. 2)
------	----------------	------	-------------------------

(YU) YOUGOSLAVIE

ZASTAVA

5547	1100	4/2V	Modèle 1100 Super : Carrosserie — Longueur — Poids — Freins — Moteur
		5/3E	Culasse — Taux de compression — Admission — Echappement.

RECTIFICATIONS D'HOMOLOGATIONS

A partir du **1er Janvier 1979** les homologations des VW 53 Scirocco et VW 17 Golf ont été séparées respectivement en :

— d'une part / *on the one hand* :

- | | |
|------|---|
| 5734 | Scirocco Injection (1588 cc) |
| | et / <i>and</i> |
| 5735 | Scirocco Carburateur / <i>Carburettor</i> (1471 cc) |

En conséquence, les anciennes fiches d'homologations (n. 5575 et 5584) ne sont plus valables. Les concurrents possédant une (ou plus) de ces anciennes fiches, si elles parviennent du Secrétariat de la CSI, pourront en obtenir gratuitement l'échange contre celle (celles) du modèle qui les intéresse sur présentation ou envoi de la fiche périmée.

Les extensions d'homologation valables au **1er Janvier 1979** sur les nouvelles fiches sont les suivantes :

- | | |
|-------|---|
| 5735 | 53 Scirocco (1471 cc) |
| 1/1V | Jantes acier et alliage léger — Ceintures de sécurité — Frein AR de 200 mm / <i>Steel and light alloy rims — Seat belts — Rear brake 200 mm.</i> |
| 2/2V | Suspension renforcée — Protection moteur — Siège — Échappement / <i>Reinforced suspension — Engine protection — Seat — Exhaust</i> |
| 3/3V | Arceaux — Sièges — Rapports de B.V. / <i>Roll-bars — Seats — Gearbox ratios.</i> |
| 4/4V | Piston — Carburateur — Échappement / <i>Piston — Carburettor — Exhaust</i> |
| 5/5V | Carburateur — Collecteur admission — Filtre à air — Pare-chocs / <i>Carburettor — Inlet manifold — Air filter — Bumpers.</i> |
| 6/1E | Cylindrée — Culasse — Piston / <i>Cubic capacity — Cylinder head — Pistons</i> |
| 7/2E | Carrosserie / <i>Bodywork</i> |
| 8/6V | Réservoir 90 l. — Rapports de pont — Suspension (Gr. 2) / <i>Fuel tank 90 l. — Axle ratios — Suspension (Gr. 2)</i> |
| 9/7V | Lubrification par carter sec — Frein AV ventilé (Gr. 2) / <i>Dry sump lubrication — Ventilated front brakes (Gr. 2)</i> |
| 10/8V | Freins — Direction (Gr. 2) / <i>Brakes — Steering (Group 2)</i> |
| 11/9V | Moteur 1457 cc / <i>Engine 1457 cc</i> |
| 5734 | 53 Scirocco — Injection (1588 cc) |
| 1/1V | Spoiler — Jantes acier et alliage léger — Ressorts de suspension — Frein AR 200 mm / <i>Spoiler — Steel and light alloy rims — Suspension springs — Rear brakes 200 mm.</i> |
| 2/2V | Suspension renforcée — Protection moteur — Siège — Échappement / <i>Reinforced suspension — Engine protection — Seat — Exhaust.</i> |

HOMOLOGATION CORRECTIONS

As and from **1st January, 1979** the homologations of the VW 53 Scirocco and the VW 17 Golf have been separated respectively as follows :

— d'autre part / *on the other* :

- | | |
|------|---|
| 5731 | 17 Golf Injection (1588 cc) |
| 5732 | 17 Golf Carburateur/ <i>Carburettor</i> (1471 cc) |
| 5733 | 17 Golf Diesel (1471 cc) |

As a result the old homologation forms (Nos. 5575 and 5584) are no longer valid. Competitors possessing one or more of these old forms if they come from the CSI can have them exchanged against that or those of the model which is involved for nothing, on presentation or dispatch of the out-of-date form.

The homologation extensions valid on **1st January, 1979** on the new forms are the following :

	3/3V	Arceaux — Sièges — Rapports de B.V. / <i>Roll-bars — Seats — Gearbox ratios.</i>
	4/1E	Carrosserie / <i>Bodywork</i>
	5/4V	Réservoir 90 l. — Rapports de pont — Suspension (Gr. 2) / <i>Fuel tank 90 l. — Axle ratios — Suspension (Gr. 2)</i>
	6/5V	Lubrification par carter sec — Frein AV ventilé (Gr. 2) / <i>Dry sump lubrication — Ventilated front brakes (Gr. 2)</i>
	7/6V	Freins — Direction (Gr. 2) / <i>Brakes — Steering (Gr. 2)</i>
5731	17 Golf — Injection (1588 cc)	
	1/1V	Jantes acier et alliage léger — Ceintures de sécurité — Frein AR de 200 mm / <i>Light alloy and steel rims — Seat belts — Rear brakes 200 mm.</i>
	2/2V	Suspension renforcée — Protection moteur — Siège — Échappement / <i>Reinforced suspension — Engine protection — Seat — Exhaust</i>
	3/3V	Arceaux de sécurité — Sièges — Rapports de BV / <i>Safety roll-bars — Seats — Gear-box (ratios)</i>
	4/4V	Spoiler — Carrosserie — Ressorts de suspension / <i>Spoiler — Bodywork — Suspension springs</i>
	5/1E	Carrosserie / <i>Bodywork</i>
	6/5V	Réservoir 90 l. — Rapports de pont — Suspension (Gr. 2) / <i>Fuel tank 90 l. — Axle ratios — Suspension (Gr. 2)</i>
	7/6V	Lubrification par carter sec — Frein AV ventilé (Gr. 2) / <i>Dry sump lubrication — Ventilated front brakes (Gr. 2)</i>
	8/7V	Freins — Direction (Gr. 2) / <i>Brakes — Steering (Gr. 2)</i>
5732	17 Golf (1471 cc)	
	1/1V	Jantes acier et alliage léger — Ceintures de sécurité — Frein AR 200 mm. / <i>Steel and light alloy rims — Seat belts — Rear brakes 200 mm.</i>
	2/2V	Suspension renforcée — Protection moteur — Siège — Échappement / <i>Reinforced suspension — Engine protection — Seat — Exhaust</i>
	3/3V	Arceaux de sécurité — Sièges — Boîte de vitesses (Rapports) / <i>Safety roll-bar — Seats — Gear-box (ratios)</i>
	4/4V	Spoiler — Carrosserie — Ressorts de suspension / <i>Spoiler — Bodywork — Suspension springs</i>
	5/5V	Piston — Carburateur — Échappement / <i>Piston — Carburettor — Exhaust</i>
	6/6V	Carburateur — Collecteur admission — Filtre à air — Refroidissement moteur / <i>Carburettor — Inlet manifold — Air filter — Engine cooling</i>
	7/1E	Cylindrée — Culasse — Piston / <i>Cubic capacity — Cylinder head — Pistons</i>
	8/2E	Carrosserie / <i>Bodywork</i>
	9/7V	Réservoir 90 l. — Rapports de pont — Suspension (Gr. 2) / <i>Fuel tank 90 l. — Axle ratios — Suspension (Group 2)</i>
	10/8V	Lubrification par carter sec — Frein AV ventilé (Gr. 2) / <i>Dry sump lubrication — Ventilated front brakes (Group 2)</i>
	11/9V	Freins — Direction (Gr. 2) / <i>Brakes — Steering (Group 2)</i>

- 1/1V Jantes acier et alliage léger — Ceintures de sécurité — Frein AR de 200 mm. / *Steel and light alloy rims — Seat belts — Rear brakes 200 mm.*
- 2/2V Suspension renforcée — Protection moteur — Siège — Échappement / *Reinforced suspension — Engine protection — Seat — Exhaust*
- 3/3V Arceaux de sécurité — Sièges — Boîte de vitesses (rapports) / *Safety roll-bars — Seats — Gear-box (ratios)*
- 4/4V Spoiler — Carrosserie — Ressorts de suspension / *Spoiler — Bodywork — Suspension springs*
- 5/1E Carrosserie / *Bodywork*
- 6/5V Réservoir 90 l. — Rapports de pont — Suspension (Gr. 2) / *Fuel tank 90 l. — Axle ratios — Suspension (Group 2)*
- 7/6V Lubrification par carter sec — Frein AV ventilé (Gr. 2) / *Dry sump lubrication — Ventilated front brakes (Group 2)*
- 8/7V Freins — Direction (Gr. 2) / *Brakes — Steering (Group 2)*

DATE LIMITE D'HOMOLOGATION**HOMOLOGATION DEADLINE**

Contrairement à ce qui est inscrit dans l'«Annuaire du Sport Automobile» la Toyota Corolla Coupé (No. 5420) est homologuée jusqu'au **31 / 12 / 81** (et non : 31/12/79).

Contrary to what is written in the «Year Book of Automobile Sport» the Toyota Corolla Coupe (No. 5420) is homologated until **31 / 12 / 81** (and not 31/12/79).

1/1V	Jantes acier et alliage léger — Ceintures de sécurité — Frein AR 200 mm. / <i>Steel and light alloy rims — Seat belts — Rear brakes 200 mm.</i>
2/2V	Suspension renforcée — Protection moteur — Siège — Échappement / <i>Reinforced suspension — Engine protection — Seat — Exhaust</i>
3/3V	Arceaux de sécurité — Sièges — Boîte de vitesses (rapports) / <i>Safety roll-bar — Seats — Gear-box (ratios)</i>
4/4V	Spoiler — Carrosserie — Ressorts de suspension / <i>Spoiler — Bodywork — Suspension springs</i>
5/5V	Piston — Carburateur — Échappement / <i>Piston — Carburetor — Exhaust</i>
6/6V	Carburateur — Collecteur admission — Filtre à air — Refroidissement moteur / <i>Carburetor — Inlet manifold — Air filter — Engine cooling</i>
7/7V	Cylindres — Cuisse — Piston / <i>Cylinder head — Pistons</i>
8/8V	Carrosserie / <i>Bodywork</i>
9/9V	Réservoir 90 l. — Rapports de pont — Suspension (Gr. 2) / <i>Fuel tank 90 l. — Axle ratios — Suspension (Group 2)</i>
10/10V	Lubrification par carter sec — Frein AV ventilé (Gr. 2) / <i>Dry sump lubrication — Ventilated front brakes (Group 2)</i>
11/11V	Freins — Direction (Gr. 2) / <i>Brakes — Steering (Group 2)</i>

POINTS A SUIVRE POUR HOMOLOGATIONS MOTEURS ET CHASSIS

1. Retirer le dossier d'homologation auprès de l'ASN.
 2. Remplir la demande d'homologation et la rendre à l'ASN avant le **8 Septembre 1979**, dernier délai, accompagnée de la taxe d'admission d'homologation de F.S. 500.- par modèle de moteur ou châssis. Les frais de déplacement de l'inspecteur (billet d'avion ou équivalent) seront à la charge du demandeur, garantis par l'ASN.
 3. L'ASN remplira le formulaire H-1 et le renverra avant le **15 Septembre 1979**, dernier délai, au Secrétariat de la Présidence CIK, Ernest C. Buser, CH 4411 Arisdorf, (n. télex : 64872 +), en communiquant le même jour la liste des demandeurs et le nombre de modèles par télex.
 4. Le demandeur doit être prêt pour l'inspection le **25 Novembre 1979**, date limite, dernier délai.
A partir de cette date, la Commission d'Inspection de la CIK aura le droit d'effectuer le contrôle du matériel à homologuer dans les quantités demandées et de leurs fiches d'homologation (projets).
 5. La CIK communiquera à chaque ASN concernée la date d'inspection avec copie au constructeur.
 6. A l'inspection devront être présents :
 - un commissaire technique choisi par l'ASN ;
 - un des membres CIK du pays constructeur ;
 - un inspecteur choisi par la CIK.
 7. La fiche d'homologation (projet) doit être présentée le jour de l'inspection et doit, dans sa présentation, correspondre au modèle émis par la CIK.
La fiche projet peut être remplie à la machine à écrire. Elle doit être faite en double exemplaire.

Les photos doivent être collées. Seules des photos d'une qualité excellente sont à utiliser (sur fond blanc).

Des dessins, photos ou mesures supplémentaires peuvent être ajoutés, si nécessaire, pour une meilleure identification.
 8. L'inspecteur note les numéros des 50 exemplaires sur une liste séparée.

L'inspecteur choisit 2 moteurs au hasard parmi les 50. Leur numéro sera noté séparément sur la liste des 50 numéros.
- Un moteur sera comparé à la fiche d'homologation (projet). Il sera démonté complètement.
- L'autre moteur sera plombé et déposé à l'ASN.
- Un modèle du plombage sera ajouté au rapport.
9. Des différences entre la fiche et l'exemplaire à contrôler, des indications fausses ou incomplètes, de mauvais dessins, des mesures inexactes, des listes de prix incomplètes et d'autres erreurs doivent être corrigés tout de suite sur la fiche d'homologation (projet).

Toutes les pages des deux fiches d'homologation (projet) doivent être signées par le Commissaire Technique de l'ASN.

Un exemplaire de la fiche d'homologation (projet) revient au constructeur.

Un exemplaire de la fiche d'homologation (projet) revient à l'inspecteur CIK.
 10. La Commission d'inspection remplira un rapport sur l'inspection, signé par ladite Commission, le membre CIK du pays constructeur, le Commissaire technique et le demandeur.
 11. Il sera demandé à l'inspection :
 - Moteurs** : 50 exemplaires montés sans accessoires.
 - Châssis** : 50 exemplaires.
 12. Après l'inspection, le constructeur doit établir tout de suite la fiche d'homologation définitive et l'envoyer à l'ASN.

Les cases « l'homologation est prononcée à compter du » et « Homologation FIA/CIK No. » doivent rester libres.
 13. L'ASN responsable du pays du constructeur enverra à l'inspecteur dans les délais les plus courts, trois fiches définitives, imprimées, tamponnées et signées.
 14. L'inspecteur contrôlera la concordance de ces fiches avec le projet qu'il possède.
- Si les 2 fiches sont compatibles entre elles :**
15. L'inspecteur signera les fiches et les enverra au Secrétariat de la CIK à Paris.

Adresse Tél.

A.S.N.

Il déclare avoir reçu et pris connaissance du formulaire H - 2 « Points à suivre pour l'homologation ».

MATERIEL A HOMOLOGUER

MOTEUR(S) / CHASSIS

Nombre : Modèle :

Taxe d'admission d'homologation en total :

Frs. S.

A. envoyer au Secrétariat de la Présidence C.I.K. : Ernest C. Buser. CH 4411 Arisdorf/Bâle, Suisse.
Télex : 64 872, avant le 15 Septembre 1979, dernier délai.

Date 11/11/2011

Timbre et Signature de l'A.S.N.

Timbre et Signature du Demandeur

POINTS TO BE FOLLOWED FOR ENGINE AND CHASSIS HOMOLOGATIONS

1. Withdraw the homologation dossier from the ASN.
 2. Fill in the homologation application and send it back to the ASN **before 8th September 1979**, final date, together with the homologation fee : Sw.F. 500, per engine or chassis model. The inspector's travelling expenses (air ticket or equivalent) will be charged to the applicant, guaranteed by the ASN.
 3. The ASN will fill in the form H-1 and will send it to the CIK President's Secretariat, Ernest C. Buser, Ch 4411 Arisdorf (telex No. 64 872 +) before 15th September, 1979, final date, while sending in the applicants' list plus the number of models by telex on the same day.
 4. The applicant should be ready for inspection on **25th November, 1979**, final deadline.
From that date onwards the CIK Inspection Commission will have the right to check the equipment to be homologated in the quantities specified, plus their draft homologation forms.
 5. The CIK will send the ASN involved the inspection date with a copy to the constructor.
 6. The following should be present at the inspection :
 - a scrutineer chosen by the ASN,
 - one of the CIK members from the constructor's country,
 - an inspector chosen by the CIK.
 7. The (draft) homologation form should be presented on the day of the inspection and should, in its presentation, correspond to the model published by the CIK.
The draft form may be typed.
Two examples must be made.
The photos should be glued. Only top quality photographs should be used (on a white background).
Drawings, photos or additional measurements may be added if they are necessary for a better identification.
 8. The inspector notes the numbers of the 50 examples on a separate list.
The inspector chooses 2 engines at random from among the 50.
Their number will be noted separately on the list of 50 numbers.
An engine will be compared to the (draft) homologation form.
It will be completely dismantled.
The other engine will be sealed and deposited with the ASN.
A model of the seal will be added to the report.
 9. Differences between the form and the example to be checked, false or incomplete indications, bad drawings, inaccurate measurements, incomplete price lists and other errors should be immediately corrected on the (draft) homologation form.
All the pages of the two draft homologation forms must be signed by the ASN's scrutineer.
One example of the (draft) homologation form goes to the constructor.
One example of the (draft) homologation form goes to the CIK inspector.
 10. The Inspection Commission will fill in a report on the inspection signed by the said Commission, the CIK member of the constructor's country, the scrutineer and the applicant.
 11. At the inspection the following will be requested :
 - Engines** : 50 examples assembled without accessories.
 - Chassis** : 50 examples.
 12. After the inspection, the constructor must draw up the final homologation form immediately and send it to the ASN.

The spaces «the homologation is to count from» and the «FIA/CIK Homologation No.» are to be left blank.
 13. The ASN of the constructor's country will send three final forms, printed, stamped, and signed, to the inspector as quickly as possible.
 14. The inspector will check the agreement of these forms with the draft in his possession.
- If the two forms agree :**
15. The inspector will sign the forms and send them to the CIK Secretariat in Paris.

HOMOLOGATION APPLICATION

Applicant's Name

Address Tel.

Place Country

A.S.N.

The undersigned applicant requests an engine(s)/chassis homologation through his A.S.N.

He states that he has received and has read Form H - 2 « Points to be followed for Homologations ».

The A.S.N. confirms that it has received the homologation fee and must pay this sum into the CIK Bank Account before 15th September 1979. No homologation application will be accepted without payment.

The A.S.N. guarantees the payment of the CIK inspector's travelling expenses (plane ticket or equivalent).

EQUIPMENT TO BE HOMOLOGATED

ENGINE(S) / CHASSIS

Number : Model :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Total Homologation Fees

Sw. Frs

To be sent to the C.I.K. President's Secretariat : Ernest C. Buser. CH 4411 Arisdorf/Bâle, Switzerland, Telex : 64 872, before 15th September, 1979, final deadline.

Date

ASNs Stamp and Signature

Stamp and Signature of the Applicant

NOUVEAU REGLEMENT TECHNIQUE POUR PNEUS

(applicable au 1er Janvier 1979)

La largeur maximale d'une roue arrière complète et montée (jante et pneu) est de 21,2 cm.

Cette dimension sera contrôlée au moyen d'un gabarit de 21,5 cm. (pour inclure le maximum de tolérance admise.)

Ces dimensions sont des maxima absolus qui doivent pouvoir être contrôlés à tout moment d'une compétition.

Toute infraction constatée lors d'un contrôle inopiné en cours ou en fin d'épreuve entraîne obligatoirement la mise hors course du concurrent pour toute la manifestation.

Le diamètre de la jante doit être compris entre 4" et 5".

Le diamètre maximum extérieur du pneu avant, et arrière, est de 30 cm.

NOMBRE DE JEU DE PNEUS ADMIS PAR MANIFESTATION

Le nombre de jeu de pneu est fixé à 3 pour le Championnat d'Europe par Equipes, plus un châssis de réserve par équipe avec pneus montés.

4 pour le Championnat d'Europe Individuel, la Coupe Juniors, le Trophée d'Europe 140, la Coupe d'Asie, le Championnat d'Europe 125 cc et le Championnat d'Europe 250 cc.

3 pour la Coupe des Dames, 3 pour la qualification du Championnat du Monde et 4 pour le Championnat du Monde (Samedi-Dimanche).

Un jeu de pneus comprend deux pneus avant et deux pneus arrière. Toute autre combinaison est interdite.

Le concurrent est obligé de présenter le pneu choisi au contrôle technique. A tout pneu seront apposés des sceaux qui porteront le numéro du concurrent afin de pouvoir l'identifier à tout moment de la manifestation.

La couleur du sceau pour le «Championnat du Monde-Qualifications» et le «Championnat du Monde-Samedi-Dimanche» doit être différente.

NEW TECHNICAL REGULATIONS FOR TYRES

(as and from 1st January, 1979)

The maximum width of a rear wheel rim fitted with its tyre is 21.2 cm.

This dimension will be checked by a gauge of 21.5 cm (to include the maximum tolerance allowed).

These dimensions are the absolute maximums and it should be possible to check them at any time during a competition.

Any infringement found during a spot-check, during or at the end of an event, will automatically result in the competitor being banned for the whole meeting.

The diameter of the rim should be between 4" and 5".

The exterior diameter of the front and rear tyres should be 30 cm maximum.

NUMBER OF SETS OF TYRES ALLOWED FOR EACH MEETING

The number of sets of tyres is fixed at 3 for the European Championship for Teams plus one chassis in reserve per team fitted with one set of tyres.

4 sets of tyres for the European Individual Championship, the Junior Cup, the Europe Trophy 140, the Asia Cup, and the 125 cc and 250 cc European Championships.

3 sets of tyres for the Ladies Cup, 3 sets for the World Championship qualifications, and 4 sets for the World Championship (Saturday and Sunday).

A set of tyres is made up of 2 front tyres and 2 rear tyres. All other combinations are forbidden.

The competitor is obliged to present the tyres chosen at scrutineering. Seals will be affixed to all tyres and each seal will carry the number of the competitor to allow it to be identified at any time during the meeting.

The colour of the seal on World Championship qualifications and World Championship (Saturday and Sunday) must be different.

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1979

CIRCULAIRE No. 2

CATÉGORIES

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

Formule 1 F1
Formule 2 F2
Formule 3 F3
Tourisme de Série TS1
Tourisme T2
Grand Tourisme de Série GTS3

Grand Tourisme GT4
Production Spéciale SP5
Course Bi-place 2S6
Formule V F/V
Formule Super V F/SV
Formule Ford F/F

Formule Indy F/INDY
Formule Libre FL8
Formule Renault F/R
Formule Renault Europe F/RE
Formule Renault 5 R5
Tourisme Sudam T/S

Formule Sudam FS
Formule Tasman F/T
Formules A-B-C F/A-F/B-F/C
Formule 5000 F/5000
Stock-cars T/SC
Dragsters DRG

CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Nom de l'Épreuve	Observations
15 Avril	I	I ⁺	Mugello (Championnat d'Europe Tourisme)	a lieu le 14 Avril / takes place on 14th April
1 Mai	I	I	Vallelunga — 2S6	Nelle inscription / New entry
6 Mai	USA	I ⁺	Mexico — Trans Am	Nelle inscription / New entry. SCCA.
3 Juin	A	I ⁺	Osterreichring (Championnat d'Europe Tourisme)	Confirmation de la date / Date confirmed
16 / 17 Juin	D	I	Flugplatz — Rennen Mainz — Finthen	Pas International Libre / Not Full International
14/15 Juillet	D	I	Sylt (TS1 - T2 - GTS3 - GT4 — F/SV - R5)	Nelle inscription / New entry
16 Juillet	NL	I ⁺	Zandvoort (Trophée TransEurope)	Nelle date / New date : 6 Mai
8/9 Sept.	F	I	Magny-Cours	Nelle date : 13/15 Juillet
23 Septembre	MEX	I ⁺	Mexico - CanAm (Sous réserve d'approbation du Circuit) — (subject to the Circuit being passed)	Nelle inscription / New entry

R A L L Y E S

Date	Pays	Nom de l'Épreuve	Observations
13/14 Janvier	W F	Rallye Infernal	Nelle date / New date : 10/11 Février
27/28 Janvier	D P	Rallye James Povia de Varzim	Nelle inscr./New entry. Targa Clube. Rua da Alegria, 1955. PORTO
2/4 Février	D A	KATC Winterrallye	Annulé / Cancelled
17/18 Février	V F	Rallye 62	Annulé / Cancelled
23/25 Mars	N2 DK	Rallye Jylland	Annulé / Cancelled
9/10 Juin	I I	Rallye del Gargano	Nelle date / New date : 2/3 Juin
15/17 Juin	I I	Rallye Il Ciocco (Championnat Europe, Coeff. 1)	Nelle date : 22/23 Juin
20/22 Juillet	I I	Rallye Valli Piacentine	Nelle date : 28/29 Juillet
24/25 Juillet	E E	Rallye Sachs	Nelle inscr./New entry. Real Pena Motorista Vizcaya. Alameda San Mames, 37. BILBAO. tél. 4/431 61 13
8/11 Août	I I	Trofeo Colline di Romagna	Nelle date : 7/8 Juillet
7/8 Septembre	I I	Rallye Autodromo di Monza	Nelle date : 17/18 Novembre
21/23 Septembre	D D	Rallye Bavaria	Annulé / Cancelled
2/6 Octobre	I I	Rallye San Remo (Championnat du Monde)	Nelle appellation/New name : 21è Rallye San Remo - 7è Trophée FIAMM
16/21 Octobre	MEX MEX	Rallye Mexico	Nelle inscr. / New entry
27/28 Octobre	L L	Critérium du Luxembourg	Nelle date : 5/6 Mai
2/4 Novembre	CH CH	Rallye de Court	Nelle date : 9/11 Novembre
17/18 Novembre	I I	Rallye d'Abruzzo	Nelle date : 25/26 Août

COURSES DE COTES – AUTOCROSS – RALLYCROSS – OFF ROAD

2/4	Février	I	Trophée Alfa Sud Neige et Glace	Nelle inscr. / New entry
11	Mars	I	Autocross Maggiora	Annulé / Cancelled
8	Avril	I	2 CV Cross Binetto	Nelle date : 1 Avril
29	Avril	I	2 CV Cross S. Bernado di Godia	Nelle date : 22 Avril Nelle piste : Lonato
20	Mai	I	Autocross Lombardone	Nelle inscr. / New entry. SO. GE. PO. TORINO
17	Juin	D	Course de côte Rusel	Annulé / Cancelled
24	Juin	I	2 CV Cross Civitanova Marche	Nelle inscr. / New entry
8	Juillet	A	Autocross Hollabrunn	Nelle date : 15 Juillet
15	Juillet	I	2 CV Cross Civitanova	Nelle piste : Terni
15/16	Septembre	GB	Rallycross Lydden Hill (Championnat Europe Rallycross)	Date exacte : 15 Septembre
16	Septembre	I	2 CV Cross Lonato	Nelle piste : San Bernado di Godia
14	Octobre	I	Autocross Lanbardore	Nelle inscr. / New entry. SO GE PO. TORINO

EPREUVES VOITURES HISTORIQUES

30 Juin / 1 Juil.	D	Flugplatz Erding	Nelle inscr. / New entry. ADAC-Suedbayern E.V. MSC Erding. Sendlinger-tor-Platz 9. 8000 MUENCHEN 2. tél. 089 / 517 1260 télex 052 31 20.
14/15	D	1er Grand Prix de Luxembourg pour Voitures de Course d'Époque — Goodyear Circuit	Nelle inscr. / New entry. Club Historischer Renn-und-Sport Fahrzeuge. Nürburgring eV. Postfach 6663. / Hp. Nyffeles. 7750 KONSTANZ.

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1979

CIRCULAIRE No. 1

Date	Pays	Nom de l'Épreuve	Observations
2/4	AUS	Oran Park NSW	Nelle inscr. / New entry. Sydney kart Racing Club
10/11	AUS	Orange NSW	Nelle inscr. / New entry. Orange Kart Racing Club
7/8	CH	Neuenburg / BRD	Nelle inscr. KC Dreiländereck. c/o H. Panosetti. In den Klosterreben 9. 4000 BASEL.
13	CH	Carouge / GE	Nelle inscr. Ecurie du Léman. c/o R. Sansonnens. Pont Bochet. 1226 THONEX
27	I	Jessollo — 100 cc et 125 cc	Nelle inscr.
2/3	PL	Coupe de la Brda	Nelle appellation : Coupe de Baltic - Koszalin
3/4	CH	Bellinzona	Nelle inscr. KC Ticino. Casella Postale 65. 6502 BELLINZONA.
10	CH	Wohlen	Nelle inscr. KC Oerlikon. c/o R. Carigiet. Heuelstr. 5. 8153 RUMLANG
23/24	F	Championnat d'Europe Individuel à Bischeim (F)	Au lieu de / Instead of Fano (I)
21/22	I	Coupe Juniors à Fano (I)	Au lieu de / Instead of Bischeim (F)
18/19	D	Hamburg (Classes A, C, E, N)	Nelle inscr. RSG Hamburg e.V. im ADAC. Luhdorfer Waldweg 26. 2090 WINSEN/LUHE. tél. 04171 / 77 40
25/26	CH	Berne	Nelle inscr. Berner Kart-Racing Club. Postfach 1142. 3001 BERNE.
1/2	D	Fassberg	Nelle date : 16/17 Juin
15/16	PL	Coupe de la Paix et de l'Amitié — Koszalin — 125 cc.	Nelle date : 8/9 Septembre
7	CH	Wohlen	Nelle inscr. KC Oerlikon. c/o R. Carigiet. Heuelstr. 5. 8153 RUMLANG