

# fédération internationale de l'automobile

Nr 142

9/10/11/12 - 1979



## **bulletin mensuel de la fédération internationale du sport automobile**

<b>INFORMATIONS GENERALES</b> .....	<b>1</b>
<b>RESULTATS OFFICIELS 1979</b>	
CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F 1 .....	<b>2</b>
CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F 1 .....	<b>3</b>
COUPE DES CONSTRUCTEURS	
CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES .....	<b>4</b>
CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE F 2 .....	<b>5</b>
CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F 3 .....	<b>6</b>
CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS .....	<b>7</b>
LISTE DES CHAMPIONNATS D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS .....	<b>8</b>
CHAMPIONNAT D'EUROPE DE RALLYCROSS POUR PILOTES .....	<b>9</b>
CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME .....	<b>10</b>
CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME .....	<b>11</b>
COUPE DES PILOTES	
CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE .....	<b>12</b>
<b>INFORMATIONS CIRCUITS ET SECURITE</b>	
HOMOLOGATION DES VETEMENTS RESISTANT AU FEU .....	<b>13 à 16</b>
<b>INFORMATIONS TECHNIQUES</b>	
ARTICLES 252 s et 261 cc .....	<b>16</b>
<b>HOMOLOGATIONS</b>	
LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION .....	<b>17</b>
REGLEMENT 1980 POUR CONSTRUCTEURS .....	<b>18 à 48</b>
<b>CALENDRIERS INTERNATIONAUX</b>	
CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1980 .....	<b>Fin du Bulletin</b>
ADDITIF AU CALENDRIER 1980 .....	<b>Fin du Bulletin</b>

<b>GENERAL INFORMATION</b> .....	1
<b>1979 OFFICIAL RESULTS</b>	
<i>WORLD CHAMPIONSHIP FOR F 1 DRIVERS</i> .....	2
<i>WORLD CHAMPIONSHIP FOR F 1 DRIVERS</i> .....	3
<i>CONSTRUCTORS' CUP</i>	
<i>WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES</i> .....	4
<i>EUROPEAN F 2 CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS</i> .....	5
<i>F 3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP</i> .....	6
<i>EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS</i> .....	7
<i>LIST OF THE EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIPS FOR DRIVERS</i> .....	8
<i>EUROPEAN RALLYCROSS CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS</i> .....	9
<i>EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS</i> .....	10
<i>EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS</i> .....	11
<i>DRIVERS' CUP</i>	
<i>EUROPEAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP</i> .....	12
<b>CIRCUITS AND SAFETY INFORMATIONS</b>	
<i>HOMOLOGATION OF FIRE-RESISTANT CLOTHING</i> .....	13 – 16
<b>TECHNICAL INFORMATIONS</b>	
<i>ARTICLES 252 s and 261 cc</i> .....	16
<b>HOMOLOGATIONS</b>	
<i>ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST</i> .....	17
<i>1980 REGULATIONS FOR MANUFACTURERS</i> .....	49 – 79
<b>INTERNATIONAL CALENDARS</b>	
<i>1980 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR</i> .....	End of the Bulletin
<i>ADDENDUM TO THE 1980 CALENDAR</i> .....	End of the Bulletin

INFORMATIONS GENERALES

Un nouveau standard téléphonique étant mis en opération, la FISA peut désormais être obtenue au numéro de téléphone suivant :

265 99 51 (Lignes groupées - Code Paris - France)

à l'exclusion de tout autre numéro.

GENERAL INFORMATION

As a new switchboard has been put into operation, the FISA can be obtained at the following number from now on :

265 99 51 (Grouped lines - Code Paris - France)

to the exclusion of any other number.

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F 1 1979  
1979 WORLD CHAMPIONSHIP FOR F 1 DRIVERS

CONDUCTEURS / DRIVERS	ARGENTINE	BRESIL	AFRIQUE DU SUD	USA - WEST	ESPAGNE	BELGIQUE	MONACO	SUEDE	Total 1ere 1/2 Saison	FRANCE	GRANDE BRETAGNE	ALLEMAGNE	AUTRICHE	PAYS - BAS	ITALIE	CANADA	USA - EAST	Total 2eme 1/2 Saison	TOTAL
	1. Jody SCHECKTER	-	(1)	6	6	(3)	9	9		30	-	(2)	3	3	6	9	(3)	-	21
2. Gilles VILLENEUVE	-	2	9	9	-	-	-		20	6	-	-	6	-	6	(6)	9	27	47
3. Alan JONES	-	-	-	4	-	-	-		4	(3)	-	9	9	9	-	9	-	36	40
4. Jacques LAFITTE	9	9	-	-	-	6	-		24	-	-	4	4	4	-	-	-	12	36
5. Clay REGAZZONI	-	-	-	-	-	-	6		6	(1)	9	6	(2)	-	4	4	-	23	29
6. Patrick DEPAILLER	3	6	-	2	9	-	(2)		20	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20
7. Carlos REUTEMANN	6	4	(2)	-	6	(3)	4		20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
8. René ARNOUX	-	-	-	-	-	-	-	ANNULE - CANCELLED	-	4	6	-	1	-	-	-	6	17	17
9. John WATSON	4	-	-	-	-	1	3		8	-	3	2	-	-	-	1	1	7	15
10. Didier PIRONI	-	3	-	-	1	4	-		8	-	-	-	-	-	-	2	4	6	14
Jean-Pierre JARIER	-	-	4	1	2	-	-		7	2	4	-	-	-	1	-	-	7	14
12. Mario ANDRETTI	2	-	3	3	4	-	-		12	-	-	-	-	-	2	-	-	2	14
13. Jean-Pierre JABOUILLE	-	-	-	-	-	-	-		-	9	-	-	-	-	-	-	-	9	9
14. Niki LAUDA	-	-	1	-	-	-	-		1	-	-	-	-	-	3	-	-	3	4
15. Nelson PIQUET	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	3
Elio de ANGELIS	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3
17. Jacky ICKX	-	-	-	-	-	-	-		-	-	1	-	-	2	-	-	-	3	3
18. Jochen MASS	-	-	-	-	-	-	1		1	-	-	1	-	1	-	-	-	3	3
19. Riccardo PATRESE	-	-	-	-	-	2	-		2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Hans STUCK	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2
21. Emerson FITTIPALDI	1	-	-	-	-	-	-		1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F1 1979  
1979 WORLD CHAMPIONSHIP FOR F1 DRIVERS

COUPE DES CONSTRUCTEURS / CONSTRUCTORS' CUP

CONSTRUCTEURS / CONSTRUCTORS	ARGENTINE	BRESIL	AFRIQUE DU SUD	USA - WEST	ESPAGNE	BELGIQUE	MONACO	SUEDE	FRANCE	GRANDE BRETAGNE	ALLEMAGNE	AUTRICHE	PAYS - BAS	ITALIE	CANADA	USA - EAST	TOTAL
1. FERRARI	-	3	15	15	3	9	9	-	6	2	3	9	6	15	9	9	113
2. WILLIAMS	-	-	-	4	-	-	6	-	4	9	15	11	9	4	13	-	75
3. LIGIER	12	15	-	2	9	6	2	-	-	1	4	4	6	-	-	-	61
4. LOTUS	8	4	5	3	10	3	4	-	-	-	-	-	-	2	-	-	39
5. TYRRELL	-	3	4	1	3	4	-	-	2	4	-	-	-	1	2	4	28
6. RENAULT	-	-	-	-	-	-	-	-	13	6	-	1	-	-	-	6	26
7. MC LAREN	4	-	-	-	-	1	3	-	-	3	2	-	-	-	1	1	15
8. BRABHAM	-	-	1	-	-	-	-	ANNULÉ	-	-	-	-	3	3	-	-	7
9. ARROWS	-	-	-	-	-	2	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	5
10. SHADOW	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
11. ATS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
12. COPERSUCAR	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES 1979  
1979 WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES

MARQUES / MAKES	DAYTONA	MUGELLO	DIJON	SILVERSTONE	NURBURGRING	PERGUSA	WATKINS GLEN	BRANDS HATCH	VALLELUNGA	TOTAL REEL	TOTAL RETENU
DIVISION + 2 L											
1. PORSCHE	20	20	20	20	20	20	20	(20)	(20)	180	140
2. FERRARI	15	-	-	-	-	15	-	-	-	30	30
3. de TOMASO	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6	6
4. TRIUMPH	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	4
5. BMW	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
DIVISION → 2 L											
1. LANCIA	-	-	-	-	10	20	-	20	-	50	50
2. BMW	-	-	-	-	20	-	-	12	-	32	32
3. FORD	-	-	-	-	15	15	-	-	-	30	30
PORSCHE	-	-	-	-	-	-	15	-	15	30	30
5. FIAT	-	-	-	-	-	-	-	20	-	20	20
6. VW	-	-	-	-	6	-	-	-	-	6	6
7. AUDI	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	2

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE F 2 1979

1979 EUROPEAN F 2 CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

CONDUCTEURS / DRIVERS		SILVERSTONE	HOCKENHEIM	THRUXTON	NURBURGRING	VALLELUNGA	MUGELLO	PAU	HOCKENHEIM	ZANDVOORT	PERGUSA	MISANO	DONINGTON	TOTAL REEL	TOTAL RETENU
1. Marc	SURER	-	-	-	9	9	-	4	2	4	-	4	6	38	38
2. Brian	HENTON	4	3	-	6	-	9	-	-	2	-	9	3	36	36
3. Derek	DALY	6	-	6	-	-	-	-	6	-	6	-	9	33	33
4. Eddie	CHEEVER	9	2	-	-	-	-	9	-	9	2	1	-	32	32
5. Rad	DOUGAL	-	6	9	1	2	-	-	-	-	1	-	-	19	19
	Stephen SOUTH	2	-	-	-	-	-	-	9	-	4	-	4	19	19
	Guiseppe GABBIANI	-	-	-	-	-	6	3	4	-	-	6	-	19	19
8. Siegfried	STOHR	-	-	-	3	6	-	6	-	-	-	2	-	17	17
9. Elje	ELGH	-	-	-	-	-	4	-	-	1	9	-	2	16	16
10. Teodorico	FABI	-	1	-	-	-	3	-	-	6	3	-	-	13	13
11. Bobby	RAHAL	3	-	2	-	3	1	-	1	-	-	-	-	10	10
12. Keke	ROSBERG	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9
13. Alberto	COLOMBO	1	-	4	-	-	-	-	-	3	-	-	-	8	8
	Miguel GUERRA	-	4	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	8	8
15. Patrick	GAILLARD	-	-	-	-	-	-	2	3	-	-	-	-	5	5
16. Manfred	WINKELHOCK	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
	Maurizio FLAMMINI	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	4
18. Juan	TRAVERSO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	3
	Huub ROTHENGATTER	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
20. Donald	WARWICK	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	2
21. Andrea	de CESARIS	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	Oscar PEDERSOLI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1

## CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F 3 1979

## 1979 F 3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP

CONDUCTEURS / DRIVERS		VALLELUNGA	OESTERREICHING	ZOLDER	MAGNY - COURS	DONINGTON	ZANDVOORT	PERGUSA	MONZA	KNUTSTORP	KINNEKULLE	JARAMA	KASSEL - CALDEN	TOTAL REEL	TOTAL RETENU
1.	Alain PROST	9	9	9	9	4	9	-	-	9	-	9	-	67	67
2.	Michael BLEEKEMOLEN	-	6	-	3	-	-	9	-	4	6	-	-	28	28
3.	Slim BORGUDD	-	4	1	4	-	4	-	-	-	4	-	6	23	23
4.	Mauro BALDI	6	-	-	-	-	6	4	6	-	-	-	-	22	22
5.	Richard DALLEST	3	-	-	-	1	2	-	1	1	9	4	-	21	21
6.	Michele ALBORETO	-	3	6	-	-	-	6	4	-	-	-	-	19	19
7.	Michael KORTEN	-	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	9	14	14
8.	Brett RILEY	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	9	9
	Mike THACKWELL	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	9	9
10.	Daniel ALBERTIN	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	2	4	9	9
11.	Serge SAULNIER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	8	8
12.	Carlo ROSSI	4	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	7	7
13.	Arie LUYENDIJK	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
	Chico SERRA	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6	6
	Andero OLOFSSON	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	6	6
16.	Philippe STREIFF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	-	6	6
17.	Thierry BOUTSEN	-	-	2	1	-	3	-	-	-	-	-	-	6	6
18.	Roberto CAMPOMINOSI	2	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	5	5
19.	H. BURGER	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
20.	Helmut HENZLER	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	4	4
21.	Michael ROE	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3	3
	Jo GARTNER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3
23.	Oscar PEDERSOLI	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
	Guido PARDINI	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	3
25.	Roberto GUERRERO	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2	2
	Jan REIDELL	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	2
	Jürgen LIENHARD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2
28.	Guido DACCO	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1
	Jorge CATON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1
	Ernst MARIG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1



# CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 1979

1979 EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

1. JAENNER RALLYE
2. BOUCLES DE SPA
3. ARCTIC RALLY
4. GALWAY RALLY
5. RALLYE COSTA BRAVA
6. SACHS WINTER RALLYE
7. SNOW RALLY
8. TARGA FLORIO - RALLYE DE SICILE
9. YU RALLY
10. RALLYE DELLA COSTA SMERALDA
11. SAARLAND RALLYE
12. RALLYE ZLATNI - PIASSATZI
13. CIRCUIT OF IRELAND
14. ARBÖ RALLYE
15. RALLYE FIRESTONE
16. RALLYE DELL' ISOLA D'ELBA
17. CRITERIUM LUCIEN BIANCHI
18. CRITERIUM ALPIN
19. WELSH RALLY
20. RALLYE DE LORRAINE
21. RALLYE DELLE 4 REGIONI
22. SOUTH SWEDISH RALLY
23. SCOTTISH RALLY - LOMBARD / ESSO
24. HESSEN RALLY
25. RALLYE D'ANTIBES
26. DONEGAL RALLY
27. RALLY DEL CIOCCO E DELLA VALLE DEL SERCHIO
28. RALLYE DE ORENSE
29. 24 HEURES D'YPRES
30. RALLYE DE POLOGNE
31. RALLYE SKODA
32. HUNSRÜCK RALLY
33. RALLYE DU DANUBE
34. TAURUS RALLYE
35. VOLTA ILHA DA MADEIRA
36. SACHS - RALLYE BALTIC
37. RALLYE DE HALKIDIKIS
38. MANX MILLENNIUM TROPHY RALLY
39. TOUR DE FRANCE
40. RALLYE DU VIN
41. CYPRUS RALLY
42. RALLYE DE VARSOVIE
43. OeASC RALLYE
44. RALLYE DE LA CHÂTAIGNE
45. RALLYE DE ESPANA
46. RALLYE DE L'ALGARVE

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1979

1979 EUROPEAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP

CONDUCTEURS / DRIVERS		AMPUS DRAGUIGNAN	ALPL	MONTSENY	ESTRELA	DOBRATSCH	BOLZANO	TRENTO BONDONE	Tr. SCARFIOTTI	POTENZA	MONT DORE	LES RANGIERS	PUIGMAJOR	TOTAL REEL	TOTAL RETENU
<b>VOITURES DE PRODUCTION (GROUPE 1 - 4)</b>															
1. Jacques	ALMERAS	20	20	20	20	20	(15)	-	20	20	12	20	20	207	192
2. Herbert	STENGER	20	20	-	20	20	-	20	20	20	20	20	-	180	180
3. Romain	WOLFF (*)	20	-	20	-	20	15	20	20	-	12	20	15	162	162
4. Albert	HUERTER	(10)	15	15	15	15	20	-	15	20	3	12	12	152	142
5. Roland	BIANCONE	20	20	-	-	10	20	15	-	20	12	12	7,5	136,5	136,5
6. José	TRABAL	-	8	15	15	15	20	20	10	-	8	6	12	129	129
7. Simon	SEGALA	4	12	7,5	10	-	12	12	15	12	6	6	-	96,5	96,5
8. Rolf	GOERING	15	15	-	-	-	-	20	20	15	-	-	-	85	85
9. Claude	NOGUE	10	-	8	12	8	4	10	-	4	3	-	10	69	69
10. Gérard	PRADELLE	15	-	-	-	-	-	-	-	-	20	6	20	61	61
11. Yves	EVARD	12	15	-	-	-	-	-	-	-	10	-	20	57	57
12. John	LAGODNY	-	-	-	-	-	-	-	15	-	15	10	15	55	55
13. Urs	HAUENSTEIN	10	-	-	-	7,5	6	-	12	10	-	8	-	53,5	53,5
14. Kurt	SCHNEITER	4	20	-	-	-	12	-	-	-	-	15	-	51	51
15. Henri	SAIN	-	10	12	-	8	-	-	12	-	-	8	-	50	50
16. Pit	WEIRIG	-	12	-	-	10	12	15	-	-	-	-	-	49	49
17. Edgar	GRUND	10	10	-	-	-	-	-	-	-	8	6	12	46	46
(*) Coupe FIA de la Montagne															
<b>VOITURES DE COMPETITION (GROUPE 5 - 6)</b>															
1. Jean-Marie	ALMERAS	20	20	20	20	20	(15)	20	20	20	20	-	20	215	200
2. Mauro	NESTI	20	20	20	20	(20)	20	20	15	20	15	(12)	15	217	185
3. Claude	JEANNERET	12	-	12	12	20	15	15	-	15	15	15	-	131	131
4. Jean-Louis	BOS	15	15	12	-	15	-	-	20	-	10	20	20	127	127
5. Jean-Claude	REY	8	15	-	15	8	12	-	8	8	10	12	15	111	111
6. Jozef	CZERRUTI	-	8	-	10	4	8	10	10	-	8	6	-	64	64
7. Gianfranco	RICCI	10	-	-	-	-	-	12	12	12	-	-	-	46	46
8. Deszö	KISS	-	-	4	12	6	0	2	1	-	4	-	6	35	35
9. Janos	TOTH	-	8	3	15	-	-	0	0	-	2	0	-	28	28
10. Sepp	GREGER	-	12	-	-	8	4	-	-	-	-	2	-	26	26
11. Ludwig	SCHOBERT	8	-	-	-	3	0	0	-	-	-	-	-	11	11

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1979  
1979 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

MARQUES / MAKES	MONZA	VALLELUNGA	MUGELLO	BRANDS HATCH	JARAMA	BRNO	OSTERREICHRING	NURBURGRING	ZANDVOORT	SALZBURGRING	PERGUSA	SILVERSTONE	ZOLDER	TOTAL REEL	TOTAL RETENU
<i>DIVISION 1 - 1000 → 1300 cc</i>															
1. ALFA ROMEO	20	15	20	-	20	-	12	20	-	20	20	-	20	147	147
2. SKODA	-	-	-	20	-	20	20	-	20	-	-	-	15	95	95
3. FIAT	-	20	-	-	-	8	15	-	12	-	12	-	12	71	71
Etc .... 7 Classés / Classified															
<i>DIVISION 2 - 1301 → 1600 cc</i>															
1. AUDI	(15)	20	20	20	20	-	20	20	20	20	20	(20)	(20)	235	180
2. VOLKSWAGEN	20	-	12	-	15	20	15	15	15	-	12	15	(12)	151	139
Etc .... 4 Classés / Classified															
<i>DIVISION 3 - 1601 → 2000 cc</i>															
1. FORD	20	20	20	20	20	20	20	(15)	(15)	20	(6)	20	(10)	226	180
2. B.M.W.	12	15	15	-	(3)	-	10	20	20	15	20	-	20	130	127
Etc .... 9 Classés / Classified															
<i>DIVISION 4 - 2001 → 3000 cc</i>															
1. B.M.W.	20	20	20	20	20	-	20	(10)	12	-	20	-	20	182	172
2. FORD	-	-	12	15	-	15	15	12	20	20	-	20	15	144	144
Etc .... 5 Classés / Classified															
<i>DIVISION 5 - + 3000 cc</i>															
1. B.M.W. (*)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	(20)	(20)	(20)	(20)	260	180
2. CHEVROLET	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	12	24	24

(\*) Champion d'Europe des Voitures de Tourisme  
European Champion for Touring Cars

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1979

1979 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

COUPE DES PILOTES / DRIVERS' CUP

PILOTES / DRIVERS		MONZA	VALLELUNGA	MUGELLO	BRANDS HATCH	JARAMA	BRNO	OESTERREICHING	NURBURGRING	ZANDVOORT	SALZBURGRING	PERGUSA	SILVERSTONE	ZOLDER	TOTAL REEL	TOTAL RETENU
1.	Martino FINOTTO	-	15	15	-	-	15	-	20	20	20	15	20	20	160	160
	Carlo FACETTI	-	15	15	-	-	15	-	20	20	20	15	20	20	160	160
3.	Jean XHENCEVAL	20	-	12	20	15	20	-	15	-	12	20	-	-	134	134
	Pierre DIEUDONNE	20	-	12	20	15	20	-	15	-	12	20	-	-	134	134
	Raymond Van HOVE	20	-	12	20	15	20	-	15	-	12	20	-	-	134	134
6.	Umberto GRANO	-	20	20	-	20	-	-	8	15	15	12	-	1	111	111
	Eddie JOOSEN	-	20	20	-	20	-	-	8	15	15	12	-	1	111	111
8.	Herbert WERGINZ	-	10	3	12	12	-	20	-	-	-	10	12	12	91	91
9.	Harald NEGER	10	-	3	12	12	-	20	-	-	-	10	-	12	79	79
	Roman LOIBNEGGER	10	10	3	-	12	-	20	-	-	-	-	12	12	79	79
11.	Siegfried MUELLER Jr.	15	-	-	15	-	10	10	-	-	10	-	15	-	75	75
12.	Klaus NIEDZWIEDZ	12	-	-	15	-	10	10	-	-	10	-	15	-	72	72
Etc ... 91 Classés / Classified																

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE RALLYCROSS POUR PILOTES 1979  
 1979 EUROPEAN RALLYCROSS CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

PILOTES / DRIVERS				NORDRING	GROPELLO CAIROLI	HYRYLA	BERGBY	LES DUCS	DUIVELSBERG	VALKENSWAARD	LYDDEN	ESTERING	TOTAL
<i>DIVISION 1 (GROUPE 1 &amp; 2)</i>													
1.	Martin	SCHANKE (*)	N	15	12	10	8	20	20	10	20	15	130
2.	Jan	de ROOY	NL	10	6	—	6	15	15	20	15	20	107
3.	Anders	HULTQVIST	S	—	20	15	20	4	10	15	—	4	88
4.	Per-Inge	WALFRIDSSON	S	6	3	20	10	10	8	—	2	12	71
5.	Lars	NYSTROM	S	12	15	12	12	3	6	2	—	—	62
6.	Piet	DAM	NL	—	—	—	—	12	12	—	10	10	44
7.	Börje	CARLSSON	S	4	10	4	—	6	—	8	—	—	32
8.	John	WELCH	GB	—	—	—	—	8	2	12	8	—	30
9.	Herbert	BREITENEDER	A	20	—	—	—	—	—	—	—	—	20
10.	Mikael	NORDSTROM	S	—	—	—	15	—	—	3	—	—	18
Etc .... 34 Classés / Classified													
<i>DIVISION 2 (GROUPE 3 &amp; 4)</i>													
1.	Olle	ARNESSON (**)	S	5	10	7,5	10	20	8	15	10	15	100,5
2.	Per	ENGSETH	N	6	7,5	10	6	4	15	8	7,5	20	84
3.	Andy	BENTZA	A	7,5	6	6	4	15	20	12	—	12	82,5
4.	Arne	STENSHORNE	N	10	5	1,5	5	8	10	10	6	10	65,5
5.	Andre	ALBERS	NL	—	—	—	—	—	—	20	5	8	33
6.	Ake	ANDERSSON	S	3	4	5	7,5	—	—	—	—	4	23,5
7.	Heinz	BUBETZ	D	4	1,5	—	—	—	12	—	—	2	19,5
8.	Alfons	PEETERS	B	—	3	—	—	—	6	2	4	1	16
9.	J. Pierre	BELTOISE	F	—	—	—	—	12	—	—	—	—	12
10.	Dany	SNOBECK	F	—	—	—	—	10	—	—	—	—	10
	Jos	FASSBENDER	NL	—	—	—	—	—	—	4	—	6	10
Etc .... 35 Classés / Classified													

(\*) Champion d'Europe de Rallycross

(\*\*) Coupe d'Europe de Rallycross

**HOMOLOGATION DES VETEMENTS  
RESISTANT AU FEU**

Les résultats suivants ont été enregistrés sur des vêtements essayés selon la norme FIA de 1975. (Voir bulletin no 92)

**NUMERO D'HOMOLOGATION MANZ / FIA 1 a**

**MARQUE** : Wool Research Organization of New-Zealand (Inc)

**TISSU** : Laine 85 % / fibre de verre 15 % ;  
2/1 tissu croisé ayant subi un traitement de résistance aux flammes «Zirpro» ;  
Poids : 350 g/m<sup>2</sup>  
Combinaison à simple couche.

**NUMERO D'HOMOLOGATION MANZ / FIA 1 b**

**MARQUE** : Wool Research Organization of New-Zealand (Inc)

**TISSU** : Laine 100 % ayant subi un traitement «Zirpro» ;  
Sous-vêtement à double couche tricot

**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST A SEC** : 20 secondes

**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST SUR TISSU MOUILLE** : 20 secondes

**RESISTANCE MECANIQUE** : Satisfaisante

**ADRESSE** : Wool Research Organization of New-Zealand (Inc)  
Private Bag  
Christchurch — Nouvelle Zélande

**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 1 a**

**MARQUE** : Marnat

**TISSU** : Combinaison à double couche ;  
Couche extérieure Nomex :  
275 g / m<sup>2</sup>  
Couche intérieure Nomex tricot :  
300 g / m<sup>2</sup>

**HOMOLOGATION OF FIRE-RESISTANT  
CLOTHING**

The following results have been recorded for clothing tested to the FIA Standard - 1975. (See Bulletin no 92)

**HOMOLOGATION NUMBER MANZ / FIA 1 a**

**MAKE** : Wool Research Organization of New-Zealand (Inc)

**MATERIAL** : 85 % wool / 15 % glassfibre ;  
2/1 twill ;  
Zirpro flame resist treated ;  
Weight : 350 g/m<sup>2</sup>  
Single-layer

**HOMOLOGATION NUMBER MANZ / FIA 1 b**

**MAKE** : Wool Research Organization of New-Zealand (Inc)

**MATERIAL** : 100 % wool Zirpro treated  
Plain knit double layer underwear

**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE DRY TEST** : 20 seconds

**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE WET TEST** : 20 seconds

**MECHANICAL RESISTANCE** : Satisfactory

**ADDRESS** : Wool Research Organization of New-Zealand (Inc)  
Private Bag  
Christchurch — New-Zealand

**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 1 a**

**MAKE** : Marnat

**MATERIAL** : Double layer overall ;  
Outer layer Nomex fabric :  
275 g / m<sup>2</sup>  
Inner layer knitted Nomex :  
300 g / m<sup>2</sup>

**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 1 b**

MARQUE : Marnat

TISSU : Sous-vêtement à couche simple :  
300 g / m2TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE  
TEST A SEC : 38 secondesTEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE  
TEST SUR TISSU MOUILLE : 32 secondes

RESISTANCE MECANIQUE : Satisfaisante

**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 2 a**

MARQUE : Marnat

TISSU : Combinaison à double couche ;  
Couche extérieure Nomex :  
275 g / m2  
Couche intérieure Nomex tricot ;  
230 g / m2**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 2 b**

MARQUE : Marnat

TISSU : Sous-vêtement à simple couche :  
230 g / m2TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE  
TEST A SEC : 34 secondesTEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE  
TEST SUR TISSU MOUILLE : 34 secondes

RESISTANCE MECANIQUE : Satisfaisante

ADRESSE : J.L.M. Equipments  
Quenne — 89290 Champs  
France**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 3 a**

MARQUE : Leconte

TISSU : Combinaison à triple couche ;  
Couche extérieure de polyamide  
aromatique (250 g / m2) ;  
Couche intérieure de feutre,  
réf. KL (250 g / m2) ;  
Doublure polyamide (175 g / m2)**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 1 b**

MAKE : Marnat

MATERIAL : Single-layer underwear :  
300 g / m2SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE DRY  
TEST : 38 secondsSUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE WET  
TEST : 32 seconds

MECHANICAL RESISTANCE : Satisfactory

**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 2 a**

MAKE : Marnat

MATERIAL : Double layer overall ;  
Outer layer Nomex fabric :  
275 g / m2  
Inner layer knitted Nomex :  
230 g / m2**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 2 b**

MAKE : Marnat

MATERIAL : Single-layer underwear :  
230 g / m2SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE DRY  
TEST : 34 secondsSUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE WET  
TEST : 34 seconds

MECHANICAL RESISTANCE : Satisfactory

ADDRESS : J.L.M. Equipments  
Quenne — 89290 Champs  
France**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 3 a**

MAKE : Leconte

MATERIAL : Triple layer overall ;  
Outside layer of aromatic polyamid  
(250 g / m2)  
Inside layer of felt,  
ref. KL (250 g / m2) ;  
Lined with polyamid (175 g / m2)

**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 3 b****MARQUE** : Leconte**TISSU** : Sous-vêtement en Nomex à couche simple : 210 g / m<sup>2</sup>**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST A SEC** : 42 secondes**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST SUR TISSU MOUILLE** : 25 secondes**RESISTANCE MECANIQUE** : Satisfaisante**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 4 a****MARQUE** : Leconte**TISSU** : Combinaison à triple couche ;  
Couche extérieure de tissu RL / PTF 63 (390 g / m<sup>2</sup>) ;  
Couche intérieure de feutre, réf. KL (250 g / m<sup>2</sup>)  
avec doublure de polyamide (175 g / m<sup>2</sup>)  
avec sous-vêtement numéro FFSA / FIA 3 b**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST A SEC** : 40 secondes**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST SUR TISSU MOUILLE** : 33 secondes**RESISTANCE MECANIQUE** : Satisfaisante**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 5 a****MARQUE** : Leconte**TISSU** : Combinaison à triple couche ;  
Couche extérieure de polyamide (250 g / m<sup>2</sup>)  
Couche intérieure tricot, réf. KL (310 g / m<sup>2</sup>)  
Doublure de polyamide (175 g / m<sup>2</sup>)  
avec sous-vêtements numéro FFSA / FIA 3 b**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST A SEC** : 28 secondes**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST SUR TISSU MOUILLE** : 26 secondes**RESISTANCE MECANIQUE** : Satisfaisante**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 3 b****MAKE** : Leconte**MATERIAL** : Single layer Nomex underwear : 210 g / m<sup>2</sup>**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE DRY TEST** : 42 seconds**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE WET TEST** : 25 seconds**MECHANICAL RESISTANCE** : Satisfactory**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 4 a****MAKE** : Leconte**MATERIAL** : Triple layer overall ;  
Outside layer of RL / PTF 63 fabric (390 g / m<sup>2</sup>) ;  
Inside layer of felt Ref. KL (250 g / m<sup>2</sup>)  
lined with polyamid (175 g / m<sup>2</sup>)  
with underwear Number FFSA / FIA 3 b**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE DRY TEST** : 40 seconds**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE WET TEST** : 33 seconds**MECHANICAL RESISTANCE** : Satisfactory**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 5 a****MAKE** : Leconte**MATERIAL** : Triple layer overall ;  
Outside layer of polyamid (250 g / m<sup>2</sup>)  
Knitted inside layer, ref. KL (310 g / m<sup>2</sup>)  
Lined with polyamid (175 g / m<sup>2</sup>)  
with underwear Number FFSA / FIA 3 b**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE DRY TEST** : 28 seconds**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE WET TEST** : 26 seconds**MECHANICAL RESISTANCE** : Satisfactory

**NUMERO D'HOMOLOGATION FFSA / FIA 6 a****MARQUE** : Leconte

**TISSU** : Combinaison à triple couche ;  
Couche extérieure de tissu  
ref. A/14 incombustible  
(550 g / m<sup>2</sup>)  
Couche intérieure de feutre ref. KL  
Doublure de polyamide  
(175 g / m<sup>2</sup>)  
avec sous-vêtement numéro  
FFSA / FIA 3 b

**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST A SEC** : 57 secondes**TEMPS DE RESISTANCE DU SUJET DANS LE TEST SUR TISSU MOUILLE** : 31 secondes**RESISTANCE MECANIQUE** : Satisfaisante

**N.B.** En ce qui concerne les quatre homologations de Leconte, les mêmes manches de combinaison ont été utilisées pour le test à sec et le test sur tissu mouillé dans chaque cas.

**INFORMATIONS TECHNIQUES****AJOUTER A LA FIN DE L'ARTICLE 252 s :**

«Toutefois en rallye, il sera permis de transporter outillage et pièces de rechange adaptables à la voiture, dans les conditions prévues par l'Art. 253 a) Tout objet présentant des dangers (batterie, produits inflammables, etc ...) doit être transporté en dehors de l'habitacle».  
(A partir du 1 septembre 1979).

**AJOUTER DANS L'ARTICLE 261 cc (GROUPE 2)**

«Crics pneumatiques installés à demeure sur la voiture : sont autorisés sous réserve que leur installation respecte intégralement l'Art. 261, et en particulier ne modifie pas la carrosserie ou l'habitacle». (A partir du 1 septembre 1979).

**HOMOLOGATION NUMBER FFSA / FIA 6 a****MAKE** : Leconte

**MATERIAL** : Triple layer overall ;  
Outside layer of fabric  
ref. A/14 «incombustible»  
(550 g / m<sup>2</sup>)  
Inside layer of felt ref. KL  
Lined with polyamid  
(175 g / m<sup>2</sup>)  
with underwear Number  
FFSA / FIA 3 b

**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE DRY TEST** : 57 seconds**SUBJECT'S RESISTANCE TIME IN THE WET TEST** : 31 seconds**MECHANICAL RESISTANCE** : Satisfactory

**N.B.** For the four Leconte homologations, the same overall sleeve was used for both the dry and the wet test in each case.

**TECHNICAL INFORMATION****ADD AT THE END OF ARTICLE 252 s :**

«In rallies however, the carrying of tools and spare parts for the car will be allowed under the conditions laid out in Art. 253 a). Any object of a dangerous nature (battery, inflammable products, etc ...) must be carried outside the cockpit».  
(As and from 1st September 1979).

**ADD IN ARTICLE 261 cc (GROUP 2)**

«Fitted pneumatic jacks installed in the car are allowed subject to their installations respecting Art. 261 in full, and that in particular neither the bodywork nor the cockpit were modified in any way». (As and from 1st September 1979).

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1979 / 9

ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1979 / 9

Valable à partir du / Valid as from 1 / 9 / 79

(D) REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE

AUDI NSU

5 698 100 - 5 - E 3 / 3 V Réservoir 75 l

(GB) GRANDE BRETAGNE

MORGAN

665 Plus 8 1 / 1 V Réservoir 88 l - Hard Top

(I) ITALIE

FIAT

5 414 127 11 / 6 E Fixation du moteur  
 5 670 127 L / 1 050 8 / 6 V Suspension - Fixation des roues (Groupe 2)

9 / 3 E Fixation du moteur

(J) JAPON

NISSAN

5 763 Pulsar 1 400 (1 394 cc) Homologation Groupe 1

1 / 1 V Modèle Coupé

5 758 CB 2 MS Capella 1 / 1 V Carrosserie 4 portes

5 759 CB 2 NS Capella 1 / 1 V Carrosserie 4 portes - Moteur

# MODALITES D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION

## REGLEMENT 1980 POUR CONSTRUCTEURS

### ARTICLE 1 : PRESENTATION DES DEMANDES

#### a) HOMOLOGATION

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

L'homologation ne sera accordée que pour des modèles encore en construction au 1er janvier 1978 ou dont la construction a été commencée après cette date. Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 5 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle (voir Article 10).

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

Un modèle de voiture peut exister en plusieurs variantes (par exemple puissance ou cylindrée moteur différentes) qui peuvent éventuellement faire l'objet d'homologation séparées (voir Article 7 b).

Par ailleurs, il n'est pas possible d'avoir sous le même numéro d'homologation de base des homologations pour les Groupes 1 ou 2 et les Groupes 3 ou 4.

#### b) MODELE DE VOITURE

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

c) CONDITIONS IMPOSEES AUX ACNs

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

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

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

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

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

d) EXAMEN DES DEMANDES D'HOMOLOGATION

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

Ce Calendrier comportera :

1. La date limite de dépôt des demandes ;
2. La date d'application des décisions prises.

Les ACN devront présenter chaque demande d'homologation en treize exemplaires comportant tous des photographies originales (voir Article 4).

Ces exemplaires devront être expédiés aux destinataires suivants :

- 3 exemplaires : au Secrétariat de la FIA  
8, place de la Concorde  
F - 75008 PARIS  
F R A N C E
- 1 exemplaire : au BPICA  
4, rue de Berri  
F - 75008 PARIS  
F R A N C E
- 1 exemplaire : à M. BISHOP  
ACCUS / FIA  
1701 "K" Street, NW  
Suite 1204  
WASHINGTON, DC 20006  
U S A
- 1 exemplaire : à M. G. CROMBAC  
FFSA  
136, rue de Longchamp  
F - 75116 PARIS  
F R A N C E
- 1 exemplaire : à M. R. N. EASON-GIBSON  
RAC British Motor Sports Council  
31, Belgrave Square  
LONDON SW1X 8QH  
GRANDE BRETAGNE
- 1 exemplaire : à M. Paul FRERE  
Le Mas des Cayrons  
684, Chemin Ste Elizabeth  
F - 06140 VENCE  
F R A N C E
- 1 exemplaire : à M. E. BENZING  
CSAI  
9, via Pola  
I - 20124 MILANO  
I T A L I E
- 1 exemplaire : à M. C. SCHILD  
Automobile Club de Suisse  
2, Laupenstrasse  
CH - 3001 BERNE  
S U I S S E
- 1 exemplaire : à M. E. MORR  
ONS  
Baseler Platz, 6  
D/6 FRANKFURT AM  
REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

- 1 exemplaire : à M. PERALTA  
FEA  
Santisima Trinidad, 30  
MADRID 3  
E S P A G N E

- 1 exemplaire : à M. ZALETAEV  
FAS  
B.P. 395  
MOSCOU D 362  
U R S S

Chaque demande devra être reçue par le secrétariat de la FISA et les différents membres de la Commission des Homologations au plus tard aux dates mentionnées à l'Article 10. Tout retard entraînera le report de la demande à la réunion suivante.

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

e) PUBLICATION DES HOMOLOGATIONS

Après chaque réunion de la Sous-Commission, la liste comportant les demandes d'homologation approuvées à ladite réunion, sera publiée dans le Bulletin Sportif de la FIA.

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

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

f) HOMOLOGATION D'UNE VOITURE PRODUITE SOUS

UNE FORME IDENTIQUE DANS PLUSIEURS PAYS

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

## ARTICLE 2 : CRITERES D'HOMOLOGATION

.....

- a) La production minimale exigée selon le groupe d'homologation demandé doit être complètement réalisée au plus tard le dernier jour du mois précédant la réunion (voir Article 2 b).

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

En particulier, les carrosseries d'une même série minimale doivent être toutes identiques, à l'exception du "toit ouvrant" (voir Article 9 r).

La production minimale est de :

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

Elle doit avoir été atteinte en :

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

Le certificat de production établi par le constructeur selon le modèle joint au présent règlement d'homologation, et signé par la ou les personne(s) mentionnée(s) à l'Article 1 c) doit être reçu par la FISA et l'ACN concerné au plus tard le jour de la réunion de la Commission des Homologations. Il devra être rédigé en français ou en anglais et préciser à quel modèle et à quelle extension il se rapporte.

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

Les conditions sont les suivantes :

1. La production de série attestée par un certificat de production, doit avoir atteint 50 % du chiffre requis à la date du dépôt de la demande d'homologation.
2. Le constructeur accepte la vérification de la production minimale à une date qu'il aura lui-même indiquée comme étant celle de la réalisation complète de ladite production minimale. Afin de laisser au secrétariat le temps nécessaire pour organiser une vérification sur place, le constructeur est tenu d'informer ce dernier deux semaines au moins avant la date choisie.

3. L'homologation ne pourra être valable qu'à partir du 1er du mois suivant celui de la vérification.
4. Le droit d'homologation dû sera triple. De plus, le constructeur sera tenu de payer à l'Autorité Sportive Nationale dont dépend l'inspecteur, les frais de déplacement calculés comme suit :
  - Transport du domicile de la personne chargée de l'inspection (aller et retour). Ceci comprend : billet d'avion aller et retour, classe touriste, et / ou billet de chemin de fer 1ère classe ;
  - Frais de taxis et / ou location de voiture ;
  - Indemnité fixe journalière selon barème en vigueur.

c) DIMENSIONS EXTERIEURES MAXIMALES

La largeur maximale hors-tout devra être de 200 cm pour toutes les voitures.

d) DIMENSIONS INTERIEURES MINIMALES ET NOMBRE MINIMUM DE PLACES

DEFINITION DU TERME "SIEGE" (VOIR ARTICLE 255 b) DE L'ANNEXE J

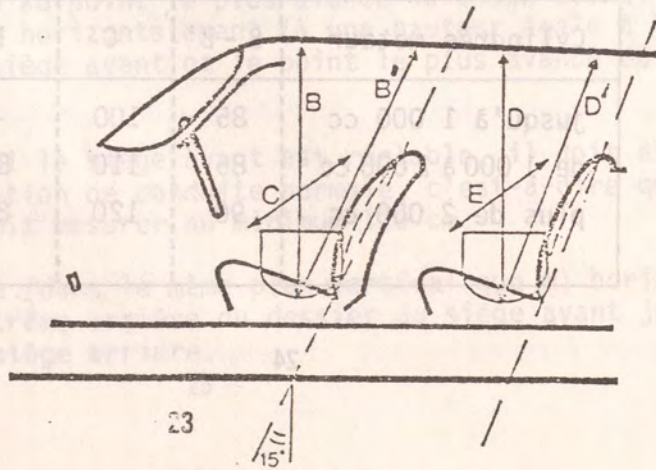
Selon le groupe dans lequel on désire homologuer un modèle et au sein d'un même groupe, selon la cylindrée moteur, les voitures devront comporter au moins 4 places ou au moins 2 places.

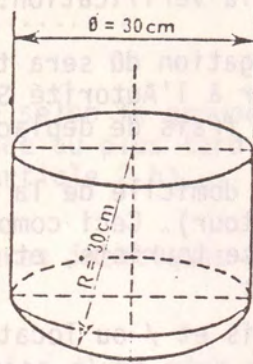
Il peut être prévu pour une même série minimale (Article 2 a) plusieurs matériaux différents pour les sièges et capitonnages intérieurs (drap, cuir, matière plastique, etc ...) ainsi que deux types de sièges avant (banquette unique ou sièges séparés). Ces variantes devront être mentionnées sur la fiche d'homologation et en particulier les différents poids totaux résultant de l'emploi de sièges différents.

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

PREMIER CAS (VOIR FIGURE 1) VOITURE A 4 PLACES (OU PLUS)

Dessin drawing No 1





Weight/taro = 60 kgs ± 200 grms.

Dessin drawing No 2

La hauteur à l'avant (B) est mesurée entre le fond du siège avant écrasé par une masse standard de 60 Kg, dont l'axe sera placé verticalement (Voir figures 1 et 2) et la plafond (le capitonnage s'il y en a, étant comprimé). Au cas où le dossier du ou des sièges avant serait penché vers l'arrière, la hauteur protégée (B') devra être mesurée sous le même angle que l'inclinaison du dossier. On devra alors avoir  $B' \geq B$ .

Si les sièges avant sont séparés, la mesure est faite au milieu de chacun des sièges.

Pour les sièges avant réglables, le siège est placé dans la position moyenne. Si le siège avant est une banquette, la mesure est prise à 25 cm de l'axe de la voiture.

La détermination de D s'effectue sur le siège arrière de la même façon que pour B.

La largeur aux sièges avant (C) est la largeur maximale mesurée dans le plan vertical transversal passant par l'axe de la masse standard placée sur le siège, et pouvant être maintenue librement sur une hauteur d'au moins 25 cm. La largeur aux sièges arrière (E) est déterminée de la même façon à l'arrière de la voiture.

Les cotes minimales exprimées en centimètres sont les suivantes :

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

En outre, certaines conditions d'habitabilité à l'arrière doivent être remplies (voir dessin 3) :

1.  $l \geq 0,9 L$   
 $m \geq 0,85 M$   
 $p \geq 0,85 (k + m)$   
 $k \geq 15 \text{ cm}$   
 $k + l + m \geq 95 \text{ cm}$

2. Pour le logement des pieds de chacun des passagers arrière, un espace d'au moins 32 cm de longueur, sur 5 cm de hauteur et 25 cm de largeur devra être disponible selon le dessin n° 3.

3. Ne pourra pas être considérée comme voiture à quatre places celle dont le dossier du (ou des) siège(s) arrière serait incliné vers l'avant au-delà de la verticale.

La mensuration des cotes ci-dessus mentionnées devra être effectuée dans les conditions suivantes, les sièges étant libres, et les coussins de sièges, s'ils sont réglables, étant fixés en position moyenne :

- si le siège est en forme de banquette ;  
la mensuration est à effectuer à 25 cm de l'axe longitudinal du véhicule.
- si les sièges sont séparés ;  
la mensuration est à effectuer sur l'axe longitudinal de chaque siège.

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

Si les sièges avant ou arrière sont munis de dossiers dont l'inclinaison est réglable, ceux-ci devront être inclinés vers l'arrière suivant un angle de 15°.

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

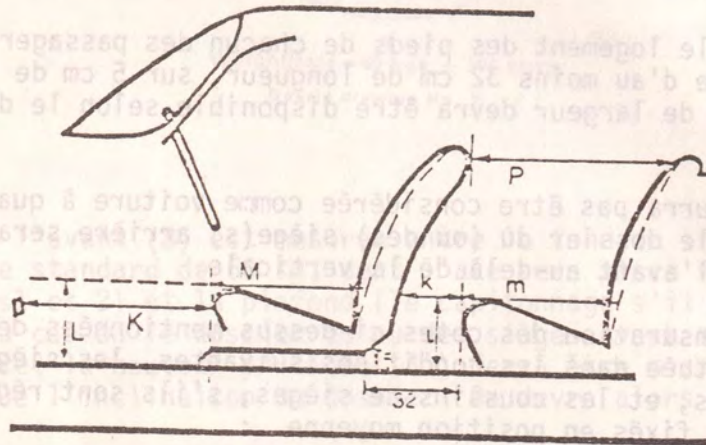
K est mesuré horizontalement de la pédale du frein (en position libre) jusqu'au point le plus avancé du siège avant.

k est mesuré horizontalement (à une hauteur égale à l) entre le dossier du siège avant et le point le plus avancé du siège arrière.

Pour cela, si le siège avant est réglable, il doit être placé dans la position de conduite normale, c'est-à-dire que  $K + L + M$  doit mesurer au minimum 120 cm.

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

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



Dessin/drawing No 3

DEUXIEME CAS (VOIR FIGURE 4 ET 5) VOITURES A AU MOINS 2 PLACES

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

La hauteur à l'avant (B) sera d'au moins 80 cm, la méthode de mesure étant identique à celle décrite pour les voitures à 4 places.

(Pour les voitures ouvertes, on ne se référera plus au plafond, mais au plan horizontal passant par le point le plus haut du montant supérieur de pare-brise).

La largeur intérieure minimale aux places avant (voir mesure pour voitures à 4 places) sera de :

- 100 cm pour les voitures de cylindrée - moteur inférieure ou égale à 1 000 cm<sup>3</sup> ;
- 110 cm pour une cylindrée - moteur comprise entre 1 000 et 2 000 cm<sup>3</sup> ;
- 120 cm pour une cylindrée - moteur supérieure à 2 000 cm<sup>3</sup>.

Cette largeur devra être maintenue librement sur au moins 30 cm.

La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque personne) devra être de 25 cm, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal de la voiture à l'aplomb des pédales.

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

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

e) EMPLACEMENT A BAGAGES

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

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

- 60 cm x 40 cm x 20 cm
- Cylindrée - moteur inférieure ou égale à 2 000 cm<sup>3</sup> : 1 valise ;
  - Cylindrée - moteur supérieure à 2 000 cm<sup>3</sup> : 2 valises.

Toutefois, lorsqu'une voiture a des dimensions intérieures inférieures aux minima spécifiés à l'Article 2 d) pour être considérée comme ayant 4 places, mais comporte cependant derrière les sièges avant un emplacement pouvant recevoir des passagers, cet espace pourra être considéré comme emplacement à bagages partiel ou total, qu'il soit aménagé ou non à cet effet, mais sans qu'il soit permis d'en modifier aucun élément d'origine.

f) VISIBILITE AVANT, ARRIERE ET LATERALE

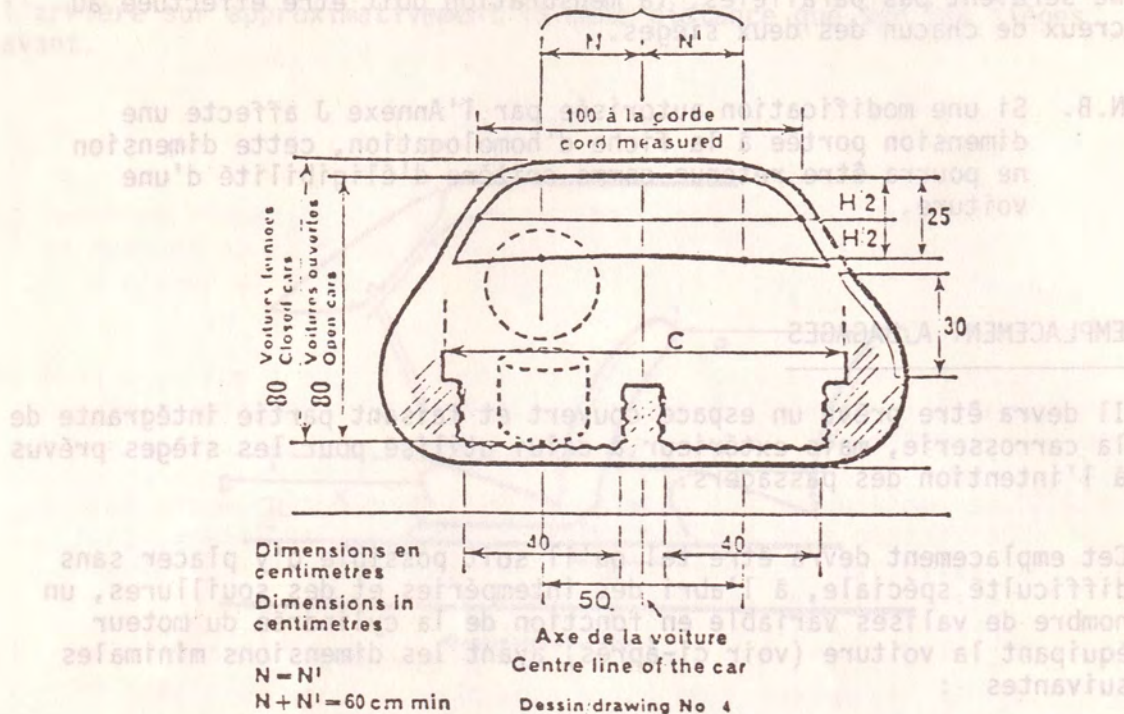
Les dimensions minimales des vitres sont précisées sur le dessin n° 5.

Les Automobile Clubs Nationaux qui désignent, imprimer leur propre fiche d'homologation peuvent le faire, mais les données techniques doivent rester rigoureusement les mêmes que sur la fiche de la FISA et en particulier, la numérotation ainsi que les légendes des photos ne doivent subir aucun changement.

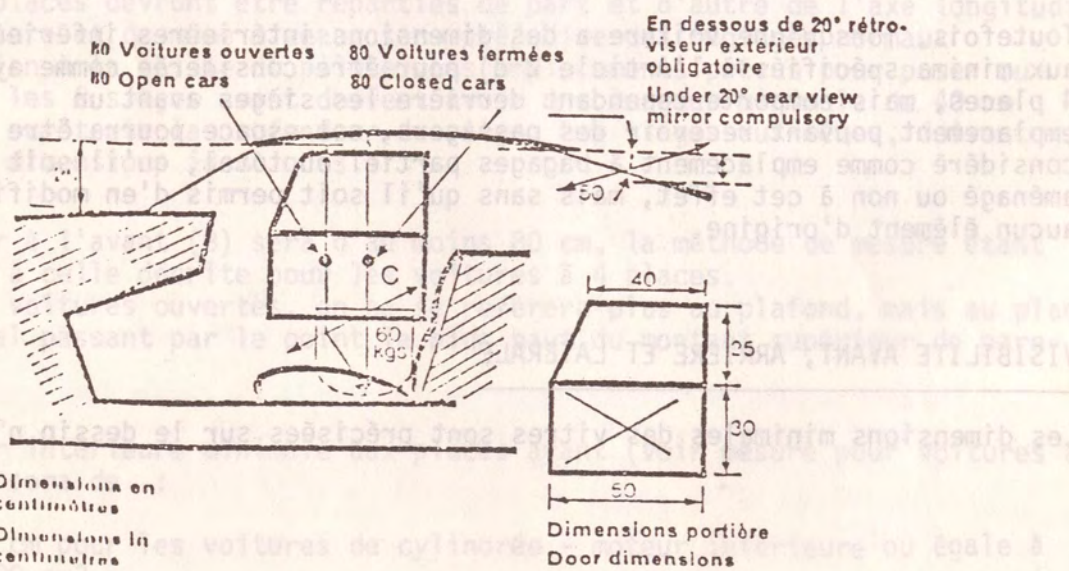
Quelle que soit la langue du constructeur, la fiche d'homologation devra comporter une traduction en français ou en anglais.

La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque personne) devra être de 25 cm, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal de la voiture à l'aplomb des pieds. Cette mesure ne doit pas être effectuée au-dessus de la hauteur des sièges. Au cas où les deux axes de la voiture ne sont pas parallèles, la mesure doit être effectuée au-dessus de la hauteur des sièges.

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



	1 000 cc	1 000 - 2 000 cc	2 000 - cc
C	100	110	120



### ARTICLE 3 : VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

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

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

Au cas où la Sous-Commission déciderait de procéder à une vérification du poids du modèle, celle-ci serait effectuée de la façon suivante : on choisira 5 voitures du modèle considéré au hasard chez le constructeur et/ou ses concessionnaires. La moyenne des 5 poids relevés sera considérée comme le chiffre déterminant (voir Article 4 g).

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

### ARTICLE 4 : FICHES D'HOMOLOGATION

#### a) FICHE D' HOMOLOGATION DU MODELE INTERNATIONAL

La FISA a fait imprimer la fiche d'homologation de base, ainsi que la fiche d'extension d'homologation dans leur version français / anglais, et chaque ACN pourra en commander des exemplaires qui lui seront fournis à titre payant.

Les Automobile Clubs Nationaux qui désirent imprimer leur propre fiche d'homologation peuvent le faire, mais les données techniques doivent rester rigoureusement les mêmes que sur la fiche de la FISA et en particulier, la numérotation ainsi que les légendes des photos ne doivent subir aucun changement.

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

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

b) SPECIFICATIONS A FOURNIR SUR LA FICHE D'HOMOLOGATION

Il est obligatoire de remplir entièrement la fiche d'homologation de base lorsqu'il s'agit d'une demande d'homologation pour les Groupes 1 et 3. Cette procédure est recommandée pour les Groupes 2 et 4, mais seules les pages 1 à 8 doivent obligatoirement être remplies.

Cette fiche d'homologation de base ne doit contenir aucune autre information que celle demandée aux différentes questions numérotées. Chaque question ne pourra être suivie que de l'information technique concernant la pièce ou l'équipement standard et non de deux possibilités (par exemple : pièce standard et optionnelle).

Dans le cas où existerait une variante de fourniture (voir Article 7 b 1), celle-ci doit être également précisée sur la fiche.

Tout renseignement ou explication technique supplémentaire doit être fourni sur une feuille d'extension d'homologation séparée (ou sous la rubrique "informations supplémentaires" prévue sur la fiche de base), et être suivi d'une traduction soit en français soit en anglais, pour toute autre langue que celles-ci.

c) TOLERANCES DE FABRICATION

1. Tolérances pour tous usinages mécaniques, sauf alésage et course, arbres à cames : + 0,2 % (Articles 148, 150, 74, 75, 161, 171, 185, 186, 192, 211, 212, ainsi que les orifices à la page 15 de la dernière fiche d'homologation).
2. Article 144 : tolérance  $\pm 0,5$  %
3. Pièces brutes de fonderie : + 4 % - 2 %
4. Levées de cames : + 1 % (Articles 162, 172)
5. Cames (Article 205) : - Sur U/2 :  $\pm 0,2$  mm  
- Sur (S+T-U) :  $\pm 0,3$  mm
6. Poids (Articles 151 à 156) : + 7 % - 3 %
7. Largeur de la voiture aux axes avant et arrière : + 1 % - 0,3 %
8. Empattement (Article 3) :  $\pm 1$  %
9. Voie (Articles 110 et 111) :  $\pm 25$  mm

Ancienne fiche d'homologation

1. Articles 156, 158, 159, 181, 196, 215, 216, 225, 262, 263 orifices p. 8
2. Article 146
4. Articles 182, 197
5. Article 255
6. Articles 160 à 164
8. Article 1.

Au cas où elles dépasseraient ces limites, une explication pouvant comprendre des dessins devra être fournie.

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

.....  
Au cas où la Commission constaterait qu'une fiche d'homologation d'un modèle dont l'homologation a déjà été prononcée comporterait des indications ne correspondant pas à la réalité ou non conformes aux prescriptions de l'Annexe J ou du présent règlement, cette fiche devra être rectifiée comme demandé par la Commission.

La rectification sera publiée dans le Bulletin Sportif de la FIA et valable à compter du premier jour du mois suivant. Toute erreur évidente n'ayant pas trait aux performances pourra être corrigée directement par le Secrétariat de la FISA.

ARTICLE 6 : RE-HOMOLOGATION D'UNE VOITURE DANS UN

.....  
GROUPE DE PLUS GRANDE PRODUCTION  
.....

Le transfert de l'homologation n'est possible que si la demande est accompagnée du certificat de production la justifiant (voir Article 2 a). En outre, s'il y a transfert du Groupe 4 ou 3 au Groupe 2 ou 1, la voiture devra satisfaire aux critères d'habitabilité des voitures à 4 places (voir Article 2 d) et les cotes intérieures devront être fournies avec la demande.

Selon le cas, une fiche complémentaire remplie devra être également adressée aux destinataires de la liste du paragraphe 1 d) dans les délais prévus.

ARTICLE 7 : EXTENSION D'HOMOLOGATION

.....  
Pour toute extension, il faudra préciser sur la fiche le numéro de référence des pièces dont l'homologation est demandée.

a) EVOLUTION NORMALE DU TYPE

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

Par caractéristique essentielle, on entend :

- Type de construction : carrosserie autoportante ou châssis séparé ;
- Réduction importante du poids total du véhicule (au moins 5 %) ;
- Le type de suspension ;
- Le type d'entraînement aux roues et le type du pont moteur ;
- Le nombre et/ou l'emplacement de ou des arbre(s) à cames ;
- Le nombre de cylindres et leur disposition ;
- La classe de cylindrée ;
- Le nombre de soupapes ;
- La ligne générale de la carrosserie ;
- L'habitabilité de la voiture.

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

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

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

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

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

Pour toute demande, le constructeur devra préciser le poids de cette nouvelle version du véhicule, ainsi que les anciennes caractéristiques des voitures qui ont été remplacées par les nouvelles.

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

b) VARIANTES

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

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

Deux types de variantes sont à distinguer :

1. VARIANTE DE FOURNITURE

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

2. OPTION

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

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

Il est possible de demander l'homologation d'une option en Groupe 2 ou en Groupe 4, respectivement, pour un modèle de voiture homologué en Groupe 1 ou en Groupe 3.

(Pour les minima de production, voir l'Article 2 a), Groupe 2 ou Groupe 4).

Selon le cas, la demande présentée devra alors porter la mention "valable en Groupe 2 seulement" ou "valable en Groupe 4 seulement" (en lettres capitales) et ces variantes ne pourront pas être utilisées en Groupe 1 ou en Groupe 3.

Ces demandes devront être présentées sur des feuilles séparées des demandes valables dans le groupe d'homologation de base.

Une demande d'homologation pour une option n'est acceptable que si cet équipement est disponible sans discrimination auprès du constructeur et ses concessionnaires pour toute personne désirant l'acheter, et figure dans les documents de diffusion commerciale du constructeur pour le modèle considéré.

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

c) ERRATUM

Un erratum est la constatation et la correction d'un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.

Un erratum devra donc annuler et remplacer ce renseignement.

En regard de la correction, seront précisés la donnée erronée et le numéro de l'Article (ou de la photo) modifié.

Il faudra également mentionner sur cette fiche d'erratum les coordonnées des renseignements erronés (page de la fiche de base, numéro de l'extension, etc.)

Les errata seront considérés comme des évolutions normales du type pour toute question de procédure.

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

- a) Une demande de variante et une demande d'évolution normale du type ne pourront pas être présentées sur une même feuille d'extension d'homologation.
- b) Les extensions d'homologation comportant des explications techniques dans une langue autre que le français ou l'anglais devront être accompagnées sur la fiche d'extension même d'une traduction exprimée dans une des deux langues mentionnées ci-dessus.

ARTICLE 9 : PRECISIONS SUPPLEMENTAIRES POUR CERTAINES DEMANDES

a) MOTEURS

Au cas où un même modèle de carrosserie serait livré avec plusieurs moteurs d'une cylindrée et/ou d'une puissance différente(s) tout en conservant le même nombre et la même disposition de cylindres, ces moteurs peuvent être homologués sous forme de fiche additionnelle "variante",

à condition que la cylindrée de ces différents moteurs soit comprise dans une seule classe de cylindrée (voir Article 252 de l'Annexe J), et à condition que le constructeur fournisse pour chaque version un certificat de production minimale de même importance que celle certifiée pour le modèle de base.

D'autre part, sur la fiche de base du modèle en question, c'est le moteur dont la cylindrée et/ou la puissance sont les moins élevées qui devra obligatoirement figurer (voir Article 7 b).

b) BOITE DE VITESSES

Pour une homologation de base, ou en variante pour une même série minimale (voir Article 2 a) est autorisé ce qui suit, à la condition expresse qu'il s'agisse de possibilités différentes de la fabrication de série et de la vente normale à la clientèle et que mention en soit faite sur la fiche d'homologation.

EN GROUPES 1 ET 3 (HOMOLOGATION DE BASE)

Soit 2 boîtes de vitesses ayant le même nombre de rapports : il n'y a alors de production minimale exigée que pour leur ensemble.

Soit 2 boîtes de vitesses différentes à la fois par l'échelonnement et le nombre de rapports à la condition que chacune de ces 2 boîtes différentes équipe 50 % du nombre minimum de voitures exigé.

Il n'y a pas de production minimale requise pour l'homologation d'une boîte automatique.

EN GROUPES 1 ET 3 (VARIANTE)

1 boîte de vitesse à commande manuelle. L'homologation d'une boîte automatique se fait sans minimum de production.

EN GROUPES 2 ET 4 : 3 SERIES DE RAPPORTS

L'homologation d'une boîte automatique se fait sans production minimale.

POUR TOUS LES GROUPES

Une demande d'homologation pour une boîte de vitesses, possédant un carter différent de celui d'origine, doit être accompagnée de sa photo.

c) RAPPORTS DE PONT

EN GROUPES 1 ET 3  
-----

Pour une homologation de base, ou en variante, pour une même série minimale (voir Article 2 a) sont autorisés : 2 rapports différents du couple final (en cas d'homologation de base), 1 seul rapport (en cas de variante),

à la condition expresse qu'il s'agisse de possibilités différentes de la fabrication de série et de la vente normale à la clientèle et que mention en soit faite sur la fiche d'homologation.

EN GROUPES 2 ET 4  
-----

Homologation en variante sans minimum de production.

d) PHOTO V

Le constructeur devra indiquer soit dans les informations supplémentaires, soit sur la photo V, les dimensions de l'orifice de sortie du collecteur d'échappement.

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

e) PARE-CHOCS

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

Si la voiture est produite avec différents pare-chocs (pare-chocs US par exemple), l'homologation de chaque version nécessite la production minimale indiquée Article 2 a)

Il faudra aussi dans chaque cas préciser la longueur hors-tout, les porte-à-faux, le poids total du véhicule et celui des pare-chocs.

f) DIMENSIONS INTERIEURES

Toute demande d'homologation pour un nouveau modèle de voiture doit être accompagnée d'un dessin (coupe) indiquant les mesures représentant les cotes minimales intérieures relevées conformément à l'Article 2 d).

g) POIDS TOTAL

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

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

- Outillage (cric - trousse à outils) ;
- Chauffage indépendant (type pour pays froids) ;
- Climatiseur ;
- Radio, équipement Hi-Fi ;
- Asservissements électriques de glaces et toit ouvrant ;
- Dispositifs lave-phares.

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

h) BIELLE

Le poids de la bielle doit être mesuré avec chapeau, boulons et coussinets.

i) PISTONS

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

j) MATERIAU DU VILEBREQUIN

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

k) PARE-BRISE

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

1) SIEGES

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

Les données suivantes sont requises :

- Photo du siège et de son système de fixation ;
- Indication du poids, ainsi que de la marque et de la référence.

m) FERMETURES SUPPLEMENTAIRES DE CAPOTS

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

n) ARCEAUX

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

o) DISQUES DE FREINS

Il est demandé d'indiquer l'épaisseur de ces disques dans les informations supplémentaires (Article 61), ainsi que leurs diamètres (Article 62).

p) PORTE-A-FAUX

Les porte-à-faux avant et arrière devront être précisés dans les informations supplémentaires (Articles 3 a) et 3 b).

q) GRAISSAGE DE MOTEUR PAR "CARTER SEC"

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

r) MODELES DE CARROSSERIE

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

Une telle demande nécessitera un certificat de production minimale de même importance que celle certifiée pour le modèle de base, sauf quand les carrosseries ne diffèrent l'une de l'autre que par le nombre de portes, l'adoption d'une carrosserie de type "break" ou le montage d'un toit ouvrant.

En ce qui concerne le nombre de portes et/ou les "breaks", un certificat de production de 50 % du chiffre du modèle de base sera suffisant.

L'homologation du toit ouvrant se fera sans minimum de production.

s) REFROIDISSEMENT DES FREINS PAR EAU

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

t) RESERVOIRS DE CARBURANT

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

En Groupes 2 et 4, l'homologation de réservoirs (capacité limitée par l'Article 255 g) de l'Annexe J) est possible sans minimum de production si :

- Il s'agit de réservoirs de sécurité de spécification minimale FT 3 ;
- L'emplacement de ce réservoir est le même que celui du réservoir de série, ou se trouve dans le compartiment à bagages.

En ce qui concerne l'orifice d'alimentation du réservoir, la Commission jugera les demandes présentées par les constructeurs.

u) LIMITEUR DE DEBATTEMENT DE SUSPENSION

En Groupes 2 et 4, ces dispositifs peuvent être homologués sans minimum de production, avec photo du limiteur monté.

v) ETRIERS DE FREINS

Le matériau devra être précisé.

En outre, en cas de demande d'homologation d'étriers ne comportant plus le dispositif de frein à main prévu initialement sur le véhicule, il devra être procédé simultanément à une demande pour un nouveau dispositif de frein à main compatible avec les modifications entreprises.

w) ORIFICES DE CULASSE

Au cas où ces orifices seraient de forme évasée, il faudra ajouter un dessin en coupe montrant à quelle distance dans le conduit est prise la mesure.

x) DOUBLE CIRCUIT DE FREINAGE (ARTICLE 258 i DE L'ANNEXE J)

L'homologation de ce double circuit ne peut se faire sans minimum de production que dans la mesure où ce dispositif n'est pas déjà prévu d'origine.

y) RAPPORT DE DIRECTION

Il devra être indiqué (sous l'Article 42).

z) ROUES

Montées, elles devront être couvertes efficacement par les ailes sur au moins un tiers de leur circonférence, et sur toute la largeur du pneumatique.

a.a) Génératrice électrique

Le constructeur pourra prévoir pour une même série minimale l'emploi d'une dynamo ou celui d'un alternateur, à condition de le préciser sur la fiche d'homologation du nouveau modèle ou sur une fiche "variante".

a.b) Jeu théorique des soupapes pour le calage de la distribution

Ce jeu doit être donné à froid.

a.c) Moteurs Wankel en Groupes 1 et 3

Préciser les points suivants :

Moteur :

.....

- 130 - Cycle
- 131 - Nombre de rotors
- 132 - Rayon générateur
- 133 - Excentricité
- 134 - Distance du profil réel au profil théorique de la trochoïde
- 135 - Longueur du petit axe de la trochoïde
- 136 - Longueur du grand axe de la trochoïde
- 137 - Largeur de la trochoïde
- 138 - Volume balayé d'une chambre
- 139 - Cylindrée totale équivalente
- 140 - Volume d'une chambre de combustion dans le rotor
- 141 - Taux de compression
- 142 - Matériau de la trochoïde
- 143 - Matériau du rotor
- 144 - Matériau des flasques
- 145 - Nombre de segments d'arête par rotor
- 146 - Nombre de segments d'angle par rotor
- 147 - Nombre de segments de flanc par rotor
- 148 - Nombre de segments racleurs par rotor
- 149 - Arbre excentrique : coulé - forgé
- 150 - Type d'arbre excentrique : monobloc - contrepoids rapportés
- 151 - Nombre de paliers de l'arbre excentrique
- 152 - Paliers d'arbre excentrique : type : diamètre :
- 153 - Paliers du rotor : type : diamètre :
- 154 - Système de graissage : carter sec - carter humide
- 155 - Capacité totale en huile
- 156 - Radiateur d'huile : oui - non type :
- 157 - Refroidissement du moteur : eau - air
- 158 - Capacité du circuit de refroidissement
- 159 - Ventilateur : diamètre : nombre de pales :
- 160 - Type d'entraînement du ventilateur :

## Poids

.....

- 161 - Volant : avec couronne de démarreur
- 162 - Volant avec embrayage (partie tournante)
- 163 - Arbre excentrique avec contrepoids
- 164 - Rotor avec segments, coussinets et couronne de synchronisation

## Distribution

.....

- 165 - Nombre de lumières d'admission par rotor
- 166 - Type de lumière d'admission : latérale - périphérique - mixte
- 167 - Ouverture lumière d'admission (en degrés par rapport au PMH)
- 168 - Fermeture lumière d'admission (en degrés par rapport au MPH)

## Définitions

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

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

## Notes

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

- 169 - Surface d'une lumière d'admission  
Afin de faciliter le contrôle de la lumière d'admission par les commissaires techniques, fournir avec la demande d'homologation le dessin, avec dimensions et à l'échelle 1, de la lumière d'admission. Ce dessin, sur lequel sera mentionnée la surface de la lumière pourra - par superposition sur la lumière elle-même - servir au contrôle du moteur.
- 170 - Largeur maxi d'une lumière d'admission.
- 171 - Matériau du collecteur d'admission
- 172 - Nombre de lumières d'échappement par rotor
- 173 - Type de lumière d'échappement : latérale - périphérique - mixte
- 174 - Ouverture lumière d'échappement (en degrés par rapport au PMH)
- 175 - Fermeture lumière d'échappement (en degrés par rapport au PMH)

## Définitions

- 176 - Surface d'une lumière d'échappement  
Comme pour le 167 et le 168 ci-dessus (y compris schéma)  
Comme pour 169 ci-dessus, fournir dessin de la lumière d'échappement
- 177 - Largeur maxi d'une lumière d'échappement

- 178 - Matériau du collecteur d'échappement
- 179 - Diamètre orifice échappement à la sortie du collecteur
- 180 - Longueur développée de l'échappement entre plan de joint sortie trochoïde et entrée dans le silencieux.

Alimentation par carburateur  
.....

Idem moteur alternatif.

Injection  
.....

Idem moteur alternatif

Equipement du moteur  
.....

Idem moteur alternatif sauf :  
235 - Nombre de bougies par rotor

Performance d'un moteur  
.....

Idem moteur alternatif



a.d) Turbocompresseurs en Groupes 1 et 3

Préciser les points suivants :

1. Compresseur

1.1. Marque et type

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

2. Carter de turbine

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

2.2. Carter de turbine  
- avec - sans pales  
- nombre de pales  
- photo

2.3. Dimensions ou surface de l'(des) entrée(s) des gaz d'échappement :  
- schéma avec dimensions et indication des tolérances (celles-ci étant indiquées par le fabricant du turbocompresseur)

2.4. Dimensions ou surface de la sortie des gaz d'échappement :  
- schéma avec dimensions et indication des tolérances (celles-ci étant indiquées par le fabricant du turbocompresseur)

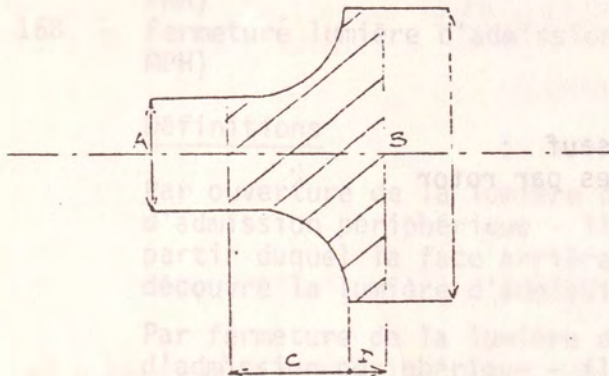
3. Carter de roue de compression

3.1. Dimensions ou surface de l'entrée d'air :  
- schéma avec dimensions et indication des tolérances

3.2. Dimensions ou surface de la sortie d'air :  
- schéma avec dimensions et indication des tolérances

4. Roue de turbine

- 4.1. Diamètre extérieur maximum (4)
- 4.2. Diamètre extérieur à la sortie des gaz d'échappement
- 4.3. Hauteur d'une aube "entrée"
- 4.4. Epaisseur d'une aube "entrée"
- 4.5. Nombre d'aubes
- 4.6. Schéma suivant comportant les cotes A, B, C, D



5. Roue de compression

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

6. Régulation de la pression

- 6.1. Pression maxi de suralimentation avec tolérance (méthode de mesure à préciser)
- 6.2. Type de régulation de la pression :
  - a. Cas d'un by-pass ou soupape de décharge :
    - type de la soupape
    - photos (soupape et montage by-pass)
    - diagramme descriptif côté avec numéros des pièces constitutives.
  - b. Autres cas :
    - descriptif
    - photos

7. SYSTEME D'ECHAPPEMENT

7.1. Diamètre ou dimensions du tuyau d'échappement au niveau de sa jonction avec la turbine

7.2. Diamètre ou dimensions du tuyau d'échappement au niveau de la mise à l'air libre

7.3. Photos (2 photos du système d'échappement)

a. Du collecteur d'échappement au turbocompresseur

b. Du turbocompresseur à la mise à l'air libre

8. Refroidissement de l'air d'admission

A) Cas d'un "Intercooler"

8.1. Type

8.2. Photo

8.3. "Intercooler" air-air :

- surface d'entrée d'air
- surface de sortie d'air
- épaisseur
- matériau

8.4. Ventilateur (si prévu)

- diamètre
- nombre de pales

B) Autre système

- descriptif
- photos

ARTICLE 10 : HOMOLOGATIONS CADUQUES

Toutes les homologations se rapportant à un modèle deviennent caduques 5 ans après l'abandon de la production de ce modèle, c'est-à-dire 5 ans après que la production annuelle soit tombée en dessous de 10 % du minimum de production du groupe considéré.

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

Contre-signature de l'ACV concerné  
Nom et Adresse de cet ACV  
Signature et Fonction

Le Directeur Général  
(ou son représentant accrédité)

CALENDRIER DES PROCEDURES D'HOMOLOGATION POUR 1980

Dates limites de réception des demandes (au Secrétariat de la FIA et aux Membres de la liste page 3)

Entrée en vigueur des homologations prononcées

15 Novembre 1979	1er Janvier 1980
15 Février 1980	1er Avril 1980
15 Mai 1980	1er Juillet 1980
15 Août 1980	1er Octobre 1980



- 8.3. "Intercooler" air-air :
  - surface d'entrée d'air
  - surface de sortie d'air
  - épaisseur
  - matériau
- 8.4. Ventilateur (si prévu)
  - diamètre
  - nombre de pales

5. Roue de compression

- 5.1. Matériau : acier - alliage léger
- 5.2. Diamètre extérieur maximum
- 5.3. Diamètre extérieur à l'entrée
- 5.4. Hauteur

ARTICLE 10 : HOMOLOGATIONS CADUQUES

Toutes les homologations se rapportant à un modèle deviennent caduques 5 ans après l'abandon de la production de ce modèle. C'est-à-dire 5 ans après que la production annuelle soit tombée en dessous de 10 % du minimum de production du groupe considéré.

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

a. Cas des modèles abandonnés :

- photos
- diagrammes
- descriptif
- photos

b. Autres cas :

- descriptif
- photos

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

ACCEPTATION DU REGLEMENT D'HOMOLOGATION ET DELEGATION DE SIGNATURE

La Société ..... déclare avoir pris connaissance de la Réglementation intitulée "Règlement d'Homologation pour Véhicules de Production en 1980".

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

Les représentants suivants de la Société ..... sont autorisés à signer une déclaration par laquelle ils engagent la responsabilité de la Société (Voir Art. 1 c).

Nom et prénom ..... Fonction .....

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

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

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

Contre-signature de l'ACN concerné  
Nom et Adresse de cet ACN  
Signature et Fonction

Le Directeur Général  
(ou son représentant accrédité)

CERTIFICAT DE PRODUCTION

PRODUCTION CERTIFICATE

15 Novembre 1979

15 Février 1980

15 Mai 1980

1er Janvier 1980

1er Avril 1980

1er Juillet 1981

Constructeur .....

Date .....

Manufacturer

Modèle de voiture .....

Type ou désignation commerciale /

Car Model

Type or commercial designation

Période de production de

Nature de l'extension

Production period from

Nature of the extension

à/to ...

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

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

Signature .....

Fonction

Position

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

CONDITIONS FOR HOMOLOGATION OF PRODUCTION VEHICLES

1980 REGULATIONS FOR MANUFACTURERS

ARTICLE 1 : SUBMITTING OF APPLICATIONS

a) HOMOLOGATION

Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model (see b) has been made on series-production terms to justify classification in Groups 1, 2, 3 or 4 of these regulations. Application for homologation shall be submitted to the FIA by the ACN of the country in which the vehicle is manufactured and shall entail the drawing up of a homologation form (see below).

Homologation will only be granted to car-models which were still in production on January 1st 1978 or the production of which was started after that date. Homologation of a series-produced car will become void 5 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (see Article 10).

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

A model of car may exist in several variants (for example, different power or engine cylinder-capacity), which may possibly be the subject of separate homologation (see Article 7 b).

Moreover, it is not possible to have homologations for Groups 1 or 2 on the one hand and Groups 3 or 4 on the other, under the same basic homologation number.

b) MODEL OF CAR

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

COND) T1093) F091) H0M0L0G4T09) A9R) P00D0C709) VEHICL09

c) CONDITIONS REQUIRED FROM ACNS

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

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

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

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

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

d) EXAMINATION OF HOMOLOGATION APPLICATION

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

This Calendar will specify :

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

The National Sporting Authorities will submit the applications for homologation in 13 copies, all of them with original photographs (see Article 4).

These copies will be sent to the following addresses :

- 3 copies to : FIA Secretariat  
8, place de la Concorde  
F - 75008 PARIS  
F R A N C E
- 1 copy to : BPICA  
4, rue de Berri  
F - 75008 PARIS  
F R A N C E
- 1 copy to : Mr. J. BISHOP  
ACCUS / FIA  
1701 "K" Street, NW  
Suite 1204  
WASHINGTON, DC 20006  
U S A
- 1 copy to : Mr. G. CROMBAC  
F F S A  
136, rue de Longchamp  
F - 75116 PARIS  
F R A N C E
- 1 copy to : Mr. R.N. EASON-GIBSON  
RAC British Motor Sports Council  
31, Belgrave Square  
LONDON SW1X 8QH  
GRANDE BRETAGNE
- 1 copy to : Mr. Paul FRERE  
Le Mas des Cayrons  
684, Chemin Ste Elizabeth  
F - 06140 VENCE  
F R A N C E
- 1 copy to : Mr. E. BENZING  
CSAI  
9, via Pola  
I - 20124 MILANO  
I T A L I E
- 1 copy to : Mr. C. SCHILD  
Automobile Club de Suisse  
2, Laupenstrasse  
CH - 3001 BERNE  
S U I S S E
- 1 copy to : Mr. E. MORR  
ONS  
Baseler Platz, 6  
D/6 FRANKFURT A/M  
REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

- 1 copy to : Mr. PERALTA  
FEA  
Santisima Trinidad, 30  
MADRID 3  
E S P A G N E

- 1 copy to : Mr. ZALETAEV  
FAS  
B.P. 395  
MOSCOU D 362  
U R S S

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

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

e) PUBLISHING OF HOMOLOGATIONS

Following each meeting of the Sub-Commission, a list including the applications for homologation having been approved at the said meeting, will be published in the FIA Motor Sport Bulletin.

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

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

f) HOMOLOGATION OF A CAR MANUFACTURED  
IDENTICALLY IN SEVERAL COUNTRIES

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

ARTICLE 2 : HOMOLOGATION CRITERIA

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

It concerns identical cars for sale to the general public.

In particular, coachworks of one same minimum series shall be identical with the exception of a "sun roof" (see Article 9 r).

Minimum production :

- |  |   |       |
|--|---|-------|
| - Group 1 (Series-Production Touring Cars)       | : | 5 000 |
| - Group 2 (Touring Cars)                         | : | 1 000 |
| - Group 3 (Series-Production Grand Touring Cars) | : | 1 000 |
| - Group 4 (Grand Touring Cars)                   | : | 400   |

It must have been reached in :

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

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

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

The conditions are as follows :

1. The series-production, certified by a production certificate, must have reached 50 % of the minimum figure required on the date of receipt of the application for homologation.
2. The manufacturer agrees to check on the minimum production, at a date fixed by him as being that of the completion of the said minimum production. In order to give the Secretariat enough time to prepare the check at the manufacturer's works, the manufacturer is bound to notify the Secretariat at least 2 weeks before the fixed date.

3. The homologation can only be valid as from the 1st of the month following the check.
4. A treble homologation fee will be charged. Moreover, the manufacturer will have to pay the National Sporting Authority responsible for the inspector the following expenses.
  - Transportation from home and back of person nominated to make the inspection. It includes : airplane return ticket, tourist class, and/or rail fares 1st class.
  - Taxi fares and / or renting of a car.
  - Fixed allowance : according to the tariff in force.

c) MAXIMUM EXTERIOR DIMENSIONS

The overall width shall be 200 cm for all cars.

d) MINIMUM INTERIOR DIMENSIONS AND MINIMUM NUMBER OF SEATS

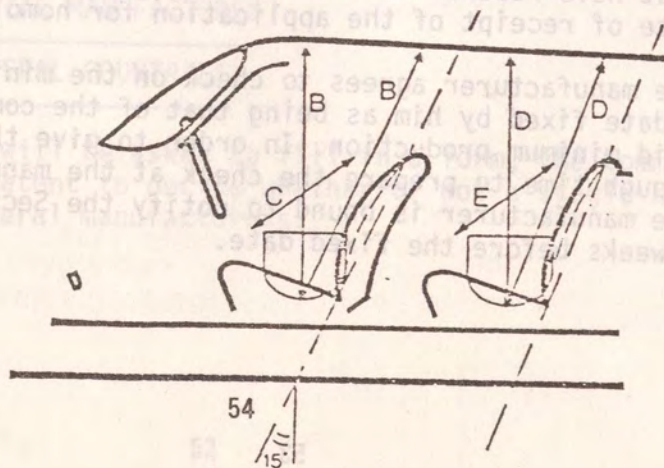
DEFINITION OF THE TERM "SEAT" (SEE ARTICLE 255 b OF APPENDIX J)

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

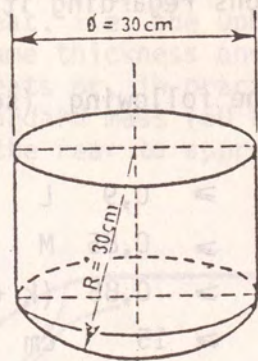
The same minimum series (Article 2 a) may include different materials for seats, upholstery and inside quilting (cloth, leather, plastics, etc.) and two different types of front seats (bench type or separate seats). These variants must be stated on the homologation form and in particular the various total weights resulting from the use of different seats.

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

FIRST CASE (SEE DIAGRAM 1) CARS EQUIPPED WITH 4 (OR MORE) SEATS



Dessin drawing No 1



Weight/mass = 60 kgs ± 200 grms.

Dessin/drawing No 2

- The height at the front (B) is measured between the lowest point of the front seat cushion compressed by a standard mass of 60 Kg, the axis of which will be placed vertically (see diagram 1 and 2) and the roof (the padding if any, may be compressed). Should the backrest of the front seat(s) be inclined backwards, the protected
- (3) height (B') must be measured at the same angle as the inclination of the backrest, and one must have :  $B' \geq B$ .

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

If there is a bench seat in the front, the measurement is taken at 25 cm from the centre line of the car.

The calculation of D is made on the rear seat in the same way as for B.

The width over the front seats (C) is the maximum width measured along the vertical plane passing through the axis of the standard mass placed on the seat. The width must be freely maintained over a height of at least 25 cm. The width over the rear seats (E) is measured in the same fashion at the back of the car.

The minimum dimensions (in centimetres) are the following :

Cylinder-capacity	B - B'	C	D	E
Up to 1 000 cc	85	100	-	-
From 1 000 to 2 000 cc	85	110	85	110
Over 2 000 cc	90	120	85	120

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

These conditions are the following (see diagram 3) :

1.
 

$l$	$\geq$	$0,9$	$L$
$m$	$\geq$	$0,85$	$M$
$p$	$\geq$	$0,85$	$(k + m)$
$k$	$\geq$	$15$	cm
$k + l + m$	$\geq$	$95$	cm

2. For each passenger's footwell in the rear, a space of at least 32 cm long by 5 cm high by 25 cm wide must be available in accordance with drawing n° 3.

3. Cars in which the back of the rear seat(s) is inclined forward beyond the vertical cannot be considered as four-seaters.

The measuring of the above dimensions must be carried out under the following conditions, the seats being free and the seat squabs if they are adjustable being fixed in the middle position.

- if there is a bench seat, the measurement is to be taken at 25 cm from the longitudinal axis of the vehicle ;
- if the seats are separated, the measurement is to be taken on the longitudinal axis of each seat.

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

If the front or rear seats have adjustable reclining backrests, these should be set at an inclination of 15° backwards.

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

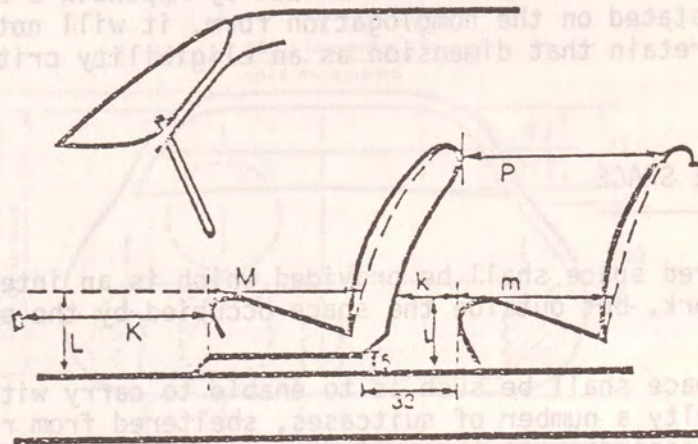
$K$  is measured horizontally from the brake pedal (at rest) to the foremost point of the front seat ;

$k$  is measured horizontally (at a height equal to  $l$ ) from the back of the front seat to the foremost point of the rear seat.

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

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

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



Dessin/drawing No 3

SECOND CASE (SEE DIAGRAMS 4 AND 5) CARS WITH A MINIMUM OF 2 SEATS

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

The height at the front (B) shall be at least 80 cm, the measuring method being identical to that described for 4 seater cars.

(For open cars, the reference will not be the underside of the roof, but the horizontal plane through the highest point of the upper windscreen mounting).

The minimum interior width for the front seats (see measurement for 4 seater cars) will be :

- 100 cm for cars with a cubic capacity equal to or below 1 000 cm<sup>3</sup> ;
- 110 cm for cars with a cubic capacity between 1 000 and 2 000 cm<sup>3</sup> ;
- 120 cm for cars with a cubic capacity higher than 2 000 cm<sup>3</sup>.

This width must be freely maintained over at least 30 cm.

The minimum width of foot-space (for each person) must be at least 25 cm measured perpendicularly to the centre-line of the car, plumb with the pedals.

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

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

e) LUGGAGE SPACE

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

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

60 cm x 40 cm x 20 cm

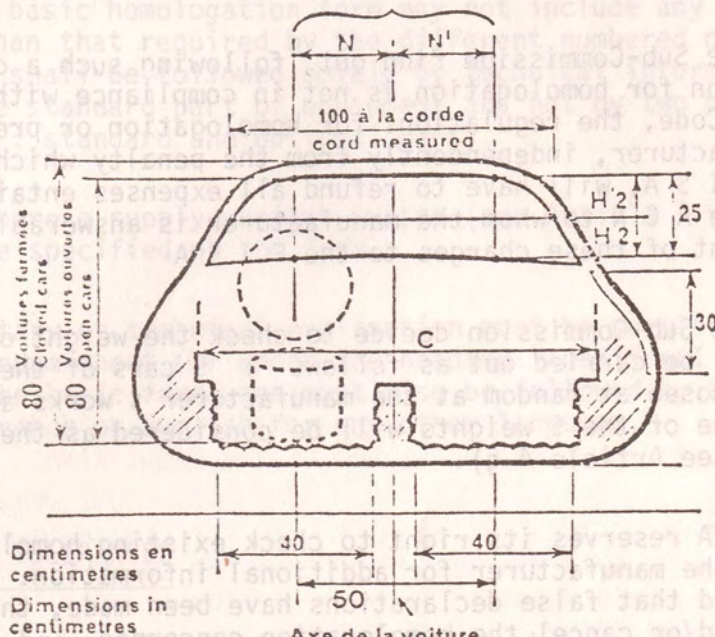
- Cylinder-capacity inferior or equal to 2 000 cc : 1 suitcase
- Cylinder-capacity superior to 2 000 cc : 2 suitcases.

However, in cars having interior dimensions which are inferior to the minima laid down in Article 2 d to allow classification as a four-seater, but which contain a compartment behind the front seats liable to receive passengers, this compartment may be taken into account as luggage space, whether or not it has been equipped for this purpose, but without modifying any of the original parts.

f) FRONT, REAR AND SIDE VISIBILITY

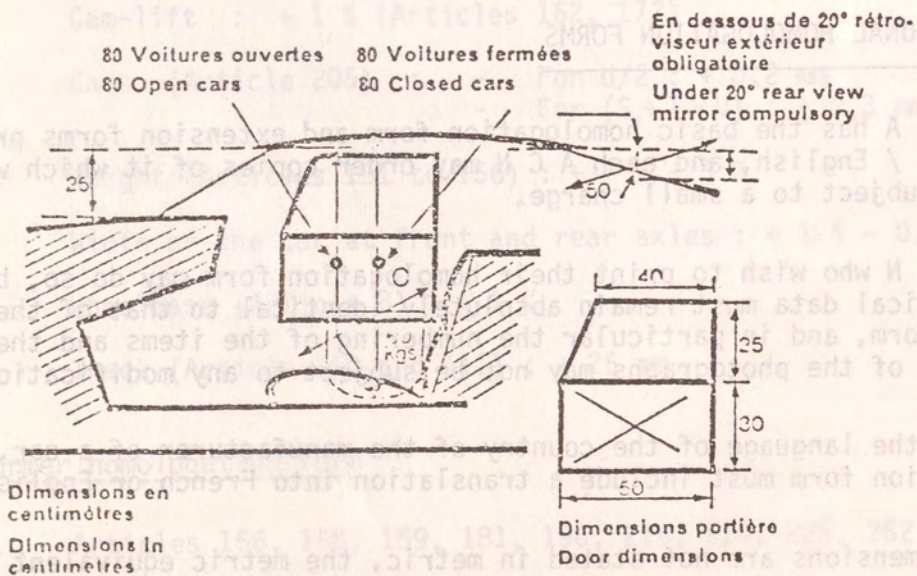
The minimum dimensions of the windows are stated in drawing n° 5.

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



Dimensions en centimètres  
 Dimensions in centimetres  
 N = N'  
 N + N' = 60 cm min  
 Centre line of the car  
 Dessin/drawing No 4

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



Dessin/drawing No 5

ARTICLE 3 : CHECK AND ADDITIONAL INFORMATION  
.....

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

Should the Sub-Commission find out, following such a check that an application for homologation is not in compliance with the International Sporting Code, the regulations for homologation or previous declarations, the manufacturer, independently from the penalty which may be inflicted by the F I S A, will have to refund all expenses entailed by the said check. The A C N to whom the manufacturer is answerable, will guarantee the payment of these charges to the F I S A.

Should the Sub-Commission decide to check the weight of a model, the check will be carried out as follows : 5 cars of the model concerned will be chosen at random at the manufacturer's works and/or his dealers. The average of the 5 weights will be considered as the determinant figure (see Article 4 g).

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

ARTICLE 4 : HOMOLOGATION FORMS  
.....

a) INTERNATIONAL HOMOLOGATION FORMS

The F I S A has the basic homologation form and extension forms printed in French / English, and each A C N may order copies of it which will be sent subject to a small charge.

Those A C N who wish to print their homologation form may do so, but the technical data must remain absolutely identical to that of the F I S A form, and in particular the numbering of the items and the lettering of the photographs may not be subject to any modification.

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

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

b) INFORMATION TO BE GIVEN ON THE HOMOLOGATION FORM

It is mandatory to fill in the homologation form completely whenever it concerns an application for homologation in Groups 1 and 3. This procedure is recommended for Groups 2 and 4, but only pages 1 - 8 have to be filled up.

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

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

Any supplementary or technical explanation must be supplied on a separate addendum sheet (or under the heading "additional information" included in the basic form) and must also be followed by a translation into either French or English for any other language.

c) MANUFACTURING TOLERANCES

1. Tolerances for all machining, excepting bore and stroke, camshaft : 0,2 % (Articles 148, 150, 74, 75, 161, 171, 185, 186, 192, 211, 212 and also the orifices appearing on page 15 of the last homologation form).
2. Article 144 : tolerance  $\pm 0,5$  %
3. Unfinished castings : + 4 % - 2 %
4. Cam-lift : + 1 % (Articles 162, 172)
5. Cams (Article 205) :
  - For U/2 :  $\pm 0,2$  mm
  - For (S+T-U) :  $\pm 0,3$  mm
6. Weight (Articles 151 to 156) : + 7 % - 3 %
7. Width of the car at front and rear axles : + 1 % - 0,3 %
8. Wheelbase (Article 3) :  $\pm 1$  %
9. Track (Article 110 and 111) :  $\pm 25$  mm

Former homologation form

1. Articles 156, 158, 159, 181, 196, 215, 216, 225, 262, 263 orifices p.8
2. Article 146

4. Articles 182, 197, 255

5. Article 255

6. Articles 160 to 164

8. Article 1

If they exceed these limits, they must be supported by drawings or other documents.

ARTICLE 5 : CORRECTION OF A HOMOLOGATION FORM BY THE COMMISSION  
.....

Should the Commission find that the homologation form of an already homologated model contains specifications which are inaccurate or do not comply with the prescriptions of Appendix J, this form will have to be corrected as instructed by the Commission.

The correction will be published in the F I A Motor Sport Bulletin, and be valid as from the 1st day of the following month. All obvious errors having no connection with the performances will be corrected directly by the Secretariat of the F I S A.

ARTICLE 6 : RE-HOMOLOGATION OF A CAR IN A GROUP HAVING  
.....  
A HIGHER PRODUCTION VOLUME  
.....

The homologation transfer is possible only if the application is accompanied by a production certificate justifying it (see Article 2 a). Besides this, if there is a transfer from Groups 4 or 3 to Groups 2 or 1, the car must fulfil the passenger compartment criteria for 4 seater cars (see Article 2 d) and the interior dimensions must be supplied with the application.

According to the case, an additional sheet, filled in, must also be sent to those persons appearing on the list of paragraph 1 d) within the time-limits foreseen.

ARTICLE 7 : EXTENSIONS OF HOMOLOGATION  
.....

For any extension, the reference number of the parts for which homologation is being requested must be stated.

a) NORMAL EVOLUTION OF THE TYPE

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

By main characteristics are meant :

- The type of construction : monocoque or separate chassis ;
- Noticeable reduction of the total weight of the vehicle (at least 5 %) ;
- The type of suspension ;
- The type of final drive and the type of transmission ;
- The number of cylinders and their layout ;
- The cylinder capacity class ;
- The number and/or the location of the camshaft(s) ;
- The number of valves ;
- The general shape of coachwork ;
- The seating capacity of the car.

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

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

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

- |           |         |           |       |
|-----------|---------|-----------|-------|
| - Group 1 | : 2 500 | - Group 2 | : 500 |
| - Group 3 | : 300   | - Group 4 | : 50  |

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

For all other applications, the manufacturer must state clearly the weight of this new version of the vehicle, as well as the old characteristics of the cars which have been replaced by the new ones.

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

b) VARIANTS

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

In the case of a change in commercial denomination and/or the introduction of a model offering a significant change in performance and in construction characteristics, the manufacturer will have this model re-homologated.

Two types of variants should be distinguished :

1. SUPPLY VARIANT  
-----

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

In this case, no production minimum exists for one or the other variant, but only for their total numbers. The two variants must be described on the homologation form.

2. OPTION  
-----

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

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

It is possible to ask for an option in Group 2 or Group 4, respectively for a model homologated in Group 1 or Group 3. (For production minima, see Article 2 a), Group 2 or Group 4).

According to the case, the application presented should then carry the mention "valid in Group 2 only" or "valid in Group 4 only" (in capital letters) and these variants may not be used in Group 1 or in Group 3.

These applications must be made on separate application sheets valid for the basic homologation group.

Any application for homologation of an option can only be accepted if this equipment is freely available from the manufacturer and from his dealers for anybody wishing to purchase it and is mentioned in the commercial documents of the model concerned.

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

c) ERRATUM

An erratum is the establishment and correction of a wrong piece of information previously supplied on a sheet by the Manufacturer.

An erratum should thus delete and replace this piece of information.

Concerning the correction, the incorrect data and the number of the article (or photo) modified must be clearly stated.

The details of the wrong pieces of information (basic sheet page, n° of extension, etc ...) must also be mentioned on this erratum sheet.

Errata will be considered as normal evolutions of the type for all questions of procedure.

ARTICLE 8 : SUBMISSION OF APPLICATIONS FOR HOMOLOGATION EXTENSIONS  
.....

a) An application for variant and one for normal evolution of the type may not be entered on the same amendment sheet.

b) Extension of homologation including technical explanations in a language other than French or English must be accompanied on the extension form itself by a translation expressed in either of the above two languages.

ARTICLE 9 : SUPPLEMENTARY INFORMATION FOR CERTAIN APPLICATIONS  
.....

a) ENGINES

Should a same coachwork model be available with several engines of different power and/or cylinder-capacity, while retaining the same number and arrangement of cylinders, these engines may be homologated by submitting an additional variant form,

provided the cylinder-capacities of the different engines remain within the same engine-capacity class (see Article 252 of Appendix J) and provided the manufacturer supplies for each version a certificate of minimum production of the same order as that given for the basic model.

Moreover, on the basic form of the model concerned, it is the engine of the lowest power and/or cylinder-capacity which must appear (see Article 7 b).

b) GEAR-BOX

For a basic homologation or one as a variant, for one same minimum series the following possibilities are given on the express condition that they are those of the series-production and that they are normally sold to the purchaser and entered on the homologation form.

IN GROUPS 1 AND 3 (BASIC HOMOLOGATION)

Either 2 gearboxes having the same number of ratios ; thus there is no production minimum required, except for the total,

Or two gearboxes with a different number of ratios and different in staging, provided that 50 % of the required minimum number of cars have been equipped with either one of the gearboxes.

No production minimum is required for the homologation of an automatic gearbox.

IN GROUPS 1 AND 3 (VARIANT)

1 manual gearbox. A production minimum is not necessary for the homologation of an automatic gearbox.

IN GROUPS 2 AND 4 : 3 SERIES OF RATIOS

A production minimum is necessary for the homologation of an automatic box.

FOR ALL GROUPS

Any application for a gear-box with a different casing to the original one must include a photograph thereof.

c) AXLE RATIOS

IN GROUPS 1 AND 3  
-----

For a basic homologation or variant for a same minimum series (see Article 2 a), the following is allowed : 2 different ratios for the final drive (in the case of a basic homologation).

A single ratio (in the case of a variant)

IN GROUPS 2 AND 4  
-----

Variant homologation without production minimum.

d) PHOTO V

The manufacturer shall indicate either in the additional information or on Photo V the dimensions of the exhaust port at the exit of the exhaust manifold.

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

e) BUMPERS

Photographs A and B of the homologation form must show the car fitted with its bumpers, if this equipment is normally delivered with the car and if the car is shown as such in the manufacturer's catalogue.

If the car is produced with different bumpers (US bumpers for example) the production minimum stated in Article 2 a) is necessary for the homologation of each version.

In each case, the over-all length, the overhangs, the total weight of the vehicle and that of the bumpers must be stated.

f) INTERIOR DIMENSIONS

All applications for homologation of a new model of car must be accompanied by a drawing (section) indicating the measurements which should represent the minimum interior dimensions taken in compliance with Article 2 d.

g) TOTAL WEIGHT

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

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

- Tools (jack - tool kit) ;
- Independent heating system (for cold countries) ;
- Air conditioning system ;
- Radio and Hi-Fi equipment ;
- Electric servo and sun roof ;
- Headlamp washer .

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

h) CONNECTING ROD

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

i) PISTON

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

j) MATERIAL OF THE CRANK-SHAFT

The material of the crankshaft must be specified on the homologation form.

k) WINDSCREEN

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

1) SEATS

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

The following data is required :

- Photograph of the seat and of its mounting system ;
- Weight, make and reference.

m) ADDITIONAL BONNET AND BOOT LID FASTENERS

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

n) ROLL-OVER BARS

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

o) DISC BRAKES

The thickness of these brakes (Article 61) and their diameters (Article 62) should be specified in the additional information.

p) OVERHANGS

The front and rear overhangs should be specified in the additional information (Articles 3 a) and 3 b).

q) DRY-SUMP LUBRICATION OF THE ENGINE

In Groups 2 and 4, this system is homologated without a production minimum. The form should include its description, as well as the photographs of its components.

r) COACHWORK MODELS

An application for homologation of several coachwork models of the same material of an identical mechanical unit may be presented on a "variant" amendment form which must include photos A, B and C, of the F I S A homologation form, provided the exact weight of each distinct model of coachwork is clearly mentioned, and the number of seats retained.

Such an application must be supported by a certificate ascertaining that the minimum production is at least equal to that certified for the basic model, except when the difference in coachwork only concerns the number of doors, the use of an "Estate" type bodywork or the fitting of a sun roof.

Concerning the number of doors and/or the "Estates", a production certificate for 50 % of the basic model will be sufficient.

The sun roof homologation does not require any production minimum.

s) COOLING BRAKES WITH WATER

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

t) FUEL TANKS

In the case where an homologation request is presented for a fuel tank mounted in a place other than that of origin, a photograph of the mounting complete with the tank in place must be supplied.

In Groups 2 and 4, the homologation of fuel tanks (capacity limited by Article 255 g, Appendix J) is possible without a production minimum if :

- it is a question of a safety fuel tank, minimum specifications FT 3 ;
- the position of this tank is the same as that of the series production model, or is in the boot.

Where the filler hole of the fuel tank is concerned, the Commission will evaluate the applications sent in by the Manufacturers.

u) SUSPENSION TRAVEL LIMITERS

These devices may be homologated without production minimums in Groups 2 and 4, but a photograph showing the limiter fitted must be supplied.

v) BRAKE CALIPERS

The material must be specified.

Besides this, in the case of an homologation application for calipers no longer including the hand brake initially provided for the vehicle, an application must be made at the same time for a new hand brake compatible with the modifications undertaken.

w) CYLINDERHEAD PORTS

Should these ports have a flared shape, a cut-away drawing must be showing at what distance in the duct, the port measurement is taken.

x) DUAL BRAKING SYSTEM (ARTICLE 258 i OF APPENDIX J)

This dual braking system may only be homologated without production minimum in the case of this device not being foreseen as an original fitting.

y) STEERING RATIO

It must be shown (under Article 42).

z) WHEELS

When fitted, they must be covered in an efficient manner by the wings over at least one third of their circumference, and over the whole width of the tyre.

a.a) Electric generator

The Manufacturer may make provision for the use of a dynamo or alternator, provided that it is clearly stated on the new model's or variant's homologation form.

a.b) Theoretical tuning clearance

This clearance should be given when the engine is cold.

a.c) Wankel engines in Groups 1 and 3

Clarify the following points :

Engine :

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

## Weights

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

## Distribution

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

## Definitions

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

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

## Notes

It would be desirable to provide a diagram showing the above 4 points defining the opening and closing of the inlet port.

- 169 - Area of an inlet port  
In order to facilitate checking of the inlet port by the scrutineers, provide together with the application for homologation a full scale drawing of the inlet port. This drawing, on which will be mentioned the area of the inlet port, will serve to check the engine by placing it over the inlet port itself.
- 170 - Inlet port : maximum width
- 171 - Material of inlet manifold
- 172 - Number of exhaust ports per rotor
- 173 - Type of exhaust ports : lateral - peripheric - composite
- 174 - Opening of exhaust ports (in degrees as from TDC)
- 175 - Closing of exhaust ports (in degrees as from TDC)

## Definitions

as 167 and 168 above (including diagram)

- 176 - Exhaust port : area  
As 169 above, a diagram of exhaust port to be provided.
- 177 - Exhaust port : maximum width

- 178 - Material of exhaust manifold
- 179 - Diameter of exhaust manifold outlet
- 180 - Length of exhaust between the trochoid and the muffler.

Carburation  
.....

Same as reciprocating piston engine.

Injection  
.....

Same as reciprocating piston engine.

Engine accessories  
.....

Same as reciprocating piston engine, except :

- 235 - Number of spark plugs per rotor.

Engine performances  
.....

Same as reciprocating piston engines.

a.d) Turbochargers in Groups 1 and 3

Clarify the following points :

1. Turbocharger

- 1.1. Make and type
- 1.2. Photos (3 photos - sufficiently enlarged - of the fitted turbocharger : plan view - front view - side view)

2. Turbine housing

- 2.1. Number of exhaust gas entries : one - two
- 2.2. Turbine housing
  - with or without vanes
  - number of vanes
  - photo
- 2.3. Dimensions or area of exhaust gas entry / entries
  - sketch with dimensions and tolerances (the latter being indicated by the turbocharger manufacturer)
- 2.4. Dimensions or area of exhaust gas exit
  - sketch with dimensions and tolerances (the latter being indicated by the turbocharger manufacturer).

3. Impeller housing

- 3.1. Dimensions or area of air (gas) intake :
  - sketch with dimensions and tolerances
- 3.2. Dimensions or area of air (gas) exit :
  - sketch with dimensions and tolerances

4. Turbine wheel

4.1. Maximum outer diameter (4)

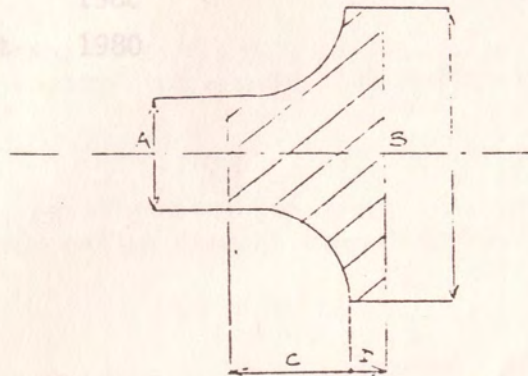
4.2. Outer diameter at exit of exhaust gas

4.3. Height of blade at OD

4.4. Thickness of blade at OD

4.5. Number of blades

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



5. Impeller wheel

5.1. Material : steel - light alloy

5.2. Maximum outer diameter (5)

5.3. Outer diameter at air intake

5.4. Height of blade at OD

5.5. Thickness of blade at OD

5.6. Number of blades

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

6. Adjustment of the pressure

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

6.2. Type of pressure adjustment :

a. Case of a by-pass or relief valve :

- type of valve
- photos (valve and by-pass installation)
- diagrammatic description of dimension with part numbers

b. Other cases :

- description
- photos

7. Exhaust system

- 7.1. Diameter or dimensions of exhaust pipes at turbine connector
- 7.2. Diameter or dimensions of exhaust pipe at entry into atmosphere
- 7.3. Photos (2 photos of the exhaust system) :
  - a. From the exhaust manifold to the turbocharger
  - b. From the turbocharger to entry into atmosphere

8. Cooling of intake air

A) Case of an intercooler

8.1. Type

8.2. Photo

8.3. Air intercooler :

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

8.4. Fan (if fitted)

- diameter
- number of blades

B) Other system

- description
- photos



ARTICLE 10 : DELETED HOMOLOGATIONS

.....

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

So as to warn competitors as far in advance as possible, each manufacturer is requested to provide, in January of each year, a document stating the homologated models produced in the previous year, the number of examples produced during that year being more than 10% of the minimum required for homologation in their respective groups.

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

CALENDAR OF HOMOLOGATION PROCEDURES FOR 1980

Date limits for the receipt of application (at the FIA Secretariat and to the Members listed on page 16)

Homologation valid as from :

15th November 1979	1st January 1980
15th February 1980	1st April 1980
15th May 1980	1st July 1980
15th August 1980	1st October 1980

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

COVENANT FOR HOMOLOGATION PROCEDURE AND PROXY SIGNATURE

The Company ..... declares that it acknowledges the Regulations called "1980 Homologation Regulations for Production Vehicles" issued by the FIA.

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

The following representatives of the Company ..... are entitled to sign a declaration whereby they involve the responsibility of the Company. (see Art. 1 c)

Name and Surname ..... Position .....

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

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

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

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

Signature  
General Manager  
or  
authorized representative

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

ADDITIF AU CALENDRIER 1988

CERTIFICAT DE PRODUCTION

PRODUCTION CERTIFICATE

Constructeur ..... Date .....

Manufacturer .....

Modèle de voiture ..... Type ou désignation commerciale /  
 Car Model ..... Type or commercial designation

Période de production de ..... Nature de l'extension .....

Production period from ..... Nature of the extension

à/to ...

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

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

Signature .....

Fonction .....

Position .....

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

ADDITIF AU CALENDRIER 1980

COURSE DE COTE

CIRCUITS

13 avril	MEX	Grand Prix du Mexique (Championnat du Monde F1)	Annulé/Cancelled
27 avril	F	Magny Cours	Adjonction TS1,T2,GTS3, GT4,SP5,2S6,F/R.
4 mai	I	Monza (Trophée Trans-Europe)	Date exacte : 13 avril
18 mai	D	Fassberg	Annulé/Cancelled
1 juin	F	La Chatre	Adjonction TS1,T2,GTS3, GT4,SP5,2S6,F/R.
7/8 juin	F	24 h du Mans (Championnat du Monde des Marques)	Nelle/new date 14/15 juin
14 juin	S	Grand Prix de Suède (Championnat du Monde F1)	Annulé/Cancelled
29 juin	F	Grand Prix de France Paul Ricard	Adjonction TS1,T2,GTS3, GT4,SP5,2S6,F/R.
6 Juillet	I	Mugello (Championnat Europe F2)	Nelle inscription/New entry
3 août	D	Grand Prix d'Allemagne (Championnat du Monde F1)	Nelle/date 10 août
10 août	CDN	Mosport (Championnat du Monde des Marques)	Nelle/New date 17 août
17 août	GB	Aurora AFX race	Circuit is Mallory Park
12 octobre	USA	Grand Prix USA - Watkins Glen (Championnat du Monde F1)	Nelle/New date 13 avril
2 novembre	USA	Grand Prix Las Vegas (Championnat du Monde F1)	Nelle/New date 19 octobre

COURSE DE COTE

27 avril	F	Course de côte de Hebecrevon	Annulé/Cancelled
28 septembre	L	Slalom Schengen	Annulé/Cancelled
8 octobre	L	Slalom Sud Mondercange	Annulé/Cancelled

RALLYES

7/9 mars	D	Westfalen-Lippe-Fahrt	Epreuve allemande/German event
5/7 avril	BG	Rallye Zlatni Piassati	Date définitive
12/13 avril	E	Rallye Sachs	Epreuve Espagnole/Spanish event
23/25 mai	S	South Swedish Rally	Coef. 1 au Championnat d'Europe
4/6 septembre	D	Sachs Rally Baltic	Coef. 1 au Championnat d'Europe
8/9 novembre	F	Tour de Corse (Championnat du Monde)	Nelle/New date 24/26 oct.
21/23 novembre	E	Rallye Cataluna	Epreuve Espagnole/Spanish event.



OSSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1980

F 1

MARQUES

JANVIER	6	
	13	Argentine - Buenos Aires
	20	
FEVRIER	27	Brésil - Interlagos
	3	
	10	
	17	
MARS	24	
	(1)2	Afrique du Sud - Kyalami
	9	
	16	
AVRIL	23	
	30	USA West - Long Beach
	6	
	13	Mexique - Mexico (x)
MAI	20	
	27	
	4	Belgique - Zolder
	11	
JUIN	18	Monaco - Monte Carlo
	25	(Indianapolis)
	1	Espagne - Jarama
	8	
JUILLET	(14) 15	Suède - Anderstorp
	22	
	29	France - P. Ricard
	6	
AOUT	13	Grande Bretagne - Brands Hatch
	20	
	27	
	3	Allemagne - Hockenheim
SEPTEMBRE	10	
	17	Autriche - Oesterreichring
	24	
	31	Hollande - Zandvoort
OCTOBRE	7	
	14	Italie - Imola
	21	
	28	
NOVEMBRE	5	Canada - Montréal
	12	USA - Watkins Glen
	19	
	26	
DECEMBRE	2	Las - Vegas - USA (x)
	9	
	16	
	23	
	30	
	7	
	14	
	21	
	28	

(x) Sous reserve acceptation circuit  
Subject the circuit being passed



COUPE D'EUROPE POUR VOITURES HISTORIQUES

Dates	Epreuves	Pays
13/4	Monza	I
11/5	Brands Hatch	GB
17.18/5	Zandvoort	NL
22/6	Montlhéry	F
10/8	Zolder	B
17/8	Nürburgring	D
30.31/8	Spa	B

TROPHEE TRANS-EUROPE

Dates	Epreuves	Pays
4/5	Monza	I
29/6	Mugello	I
6/7	Nürburgring	D
26.27/7	24 h Francorchamps	B
10/8	Zandvoort	NL
24/8	Anderstorp	S
14/9	Silverstone	GB
28/9	Zolder	B
4.5/10	24 h Nürburgring	D

Calendrier Sportif International 1980

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

J A N V I E R

5	New Zealand Grand Prix - Pukekohe (F/P,F/F,TS1,T2,FV)	I	NZ
13	<u>GRAND PRIX D'ARGENTINE - BUENOS-AIRES</u> (F.1)	I+	RA
13	Western 500 - Riverside (T/SC)	I+	USA
13	Manfeild (TS1,T2,F/P,F/F,F/V)	I	NZ
20	Teretonga (TS1,T2,F/P,F/F,F/V)	I	NZ
27	<u>GRAND PRIX DU BRESIL - INTERLAGOS</u> (F.1)	I+	BR
27	Lady Wigram Trophy (TS1,T2,F/P,F/F,F/SV)	I	NZ

F E V R I E R

2/3	24 h Daytona (T2,GT4,SP5,IMSA,GT)	I+	USA
3	Oran Park (F/5000)	I+	AUS
10	Surfers Paradise (F/5000)	I+	AUS
17	Adelaide (F/5000)	I+	AUS
17	Daytona (T/SC)	I+	USA
23	Manfeild (TS1,T2,F/P,F/F,F/V)	I	NZ
24	Sandown (F/5000)	I+	AUS

.../...

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>M A R S</u>			
2	<u>G.P. AFRIQUE DU SUD - Kyalami</u> (F1)	I+	ZA
2	Carolina (T/SC)	I+	USA
8/9	Suzuka (F2)	I+	J
8/9	Belgian Marlboro Cup -Zolder	I+	B
9	Amaroo Park (TS1,T2)	I	AUS
9	Ontario (F/Indy,T/SC)	I+	USA
15	Sebring 12 hours (T2,GTS3,GT4,SP5,Imsa GT)	I+	USA
15/16	Race of Champions -Atlanta (T2,T/SC)	I+	USA
16	<u>Brands Hatch</u> (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/F)	I+	GB
16	Calder (TS1,T2)	I	AUS
16	Coupes de Printemps - Albi (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F2,F3, FL8 F/R)	I	F
21/23	Zolder (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F3,F/F,R5)	I+	D
22	Preis der Stadt Stuttgart - Hockenheim (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F/V, F/SV,F/F)	I	D
23	<u>Monza</u> (T2)	I+	I
22/23	Fuji 300 km Speed Race Meeting (2S6)	I	J
23	Grand Prix de Paris - Montlhéry (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,FL8, F/R)	I	F

.../...

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

M A R S (suite)

23	Vallelunga (F3)	I	I
30	<u>G.P. USA OUEST-Long Beach</u> (F1)	I+	USA
30	Nürburgring +++++ (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F/SV,F/F, R5)	I+	D

A V R I L

4	Oulton Park - Aurora AFX (FL8,TS1)	I+	GB
5/6	Dijon Prenois	I	CH
6	Oesterreichring +++++ (F3)	I+	A
6	Amaroo Park (TS1,T2)	I	AUS
6	Bay of Plenty - Bay Park (F/F,TS1)	I	NZ
7	Coupe de Pâques Nogaro (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F2,FL8,F/R)	I	F
7	Thruxton ..... (TS1,F2,F3)	I+	GB
7	Easter Races - Zandvoort (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/F, SF, R5, VW)	I	NL
7	Brands Hatch - Aurora AFX (FL8)	I+	GB

.../...

Calendrier Sportif International 1980 (Suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>A V R I L (Suite)</u>			
13	<u>GRAND PRIX DU MEXIQUE</u> - Mexico (x) (F1)	I+	MEX
13	<u>Imola</u> (T2)	I+	I
13	<u>Mugello</u> (GT4, SP5, 2S6)	I+	I
13	<u>Hockenheim</u> (T2, GTS3, GT4, SP5, F2, R5, F/SV)	I+	D
13	<u>Monza</u> (TS1)	I+	I
13	<u>Rebel 500 - Darlington</u> (TS1)	I+	USA
19/20	<u>100 Meilen von Hockenheim</u> (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F3, F/SV)	I	D
20	<u>Zolder</u> +++++ (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F/F, F/SF, F3)	I+	B
20	<u>Jyllands-Ringen</u> (TS1, T2, GTS3, SP5, F/F)	I	DK
20	<u>Ledenon</u> (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, FL8, F/R)	I	F
20	<u>Silverstone - Aurora AFX</u> (TS1, F1, FL8, F3)	I+	GB
26/27	<u>6 Hours Riverside</u> (GT4, SP5, 2S6, Imsa GT, Hist.)	I+	USA
27	<u>Monza</u> (GT4, SP5, 2S6)	I+	I
27	<u>Nürburgring</u> (T2, GTS3, GT4, SP5, F2, F/SV, R5)	I+	D
27	<u>Brands Hatch</u> (TS1, T2, F/F)	I+	GB
27	<u>Club Races-Zandvoort</u> (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/V, F/SV, F/F, F/SF, R5, VW)	I	NL
27	<u>Magny-Cours</u> +++++ (F3)	I+	F

Calendrier Sportif International 1980 (Suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>A V R I L (Suite)</u>			
27	Ring Knutstorp (TS1,T2,GTS3,GT4,FV,F/SV,F/F,F3)	I	S
<u>M A I</u>			
2/3	Fuji Grand 250 km (2S6)	I	J
3	Ruhr-Pokal-Nürburgring (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6, F/V, F/F)	I	D
4	<u>GP. BELGIQUE</u> - Zolder (F1)	I+	B
4	Alabama 500 (TS1)	I+	USA
4	Mantorp Park	I	S
5	Mallory Park - Aurora AFX (FL8)	I+	GB
9/11	Hämeenlinna Race (x) (TS1,SP5,F/V)	I	SF
10/11	Qualifications Indy 500 (F/Indy)	I+	USA
10/11	Avus (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,R5)	I+	D
11	Silverstone (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5)	I+	GB
11	Vallelunga (F2)	I+	I
11	Jarama (T2)	I+	E
11	Pergusa (F3)	I	I
11	Coupe de l'Ile de France - Montlhéry(x) (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,FL8,F/R)	I	F

.../....

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS
<u>M A I (suite)</u>			
11	Dijon Prenois (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F1,F2,F3,FL8,F/R)	I	F
11	Scandinavian Raceway (TS1,T2,GTS3,GT4,F/V,F/SV,F/F,F3)	I	S
17/18	Rundstsekken - Trophy - Nürburgring (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F/V,F/SV,F/F,R5)	I	D
17/18	Fassberg (TS1,T2,GTS3,GT4,F3,F/V,F/F)	I	D
17/18	Luxembourg Trophy (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,FL8,F3,F/F)	I	L
17/18	Qualifications Indy 500 (F.Indy)	I	USA
18	<u>GRAND PRIX MONACO</u> (F1,F3)	I+	MC
18	Westwood (F/ATL)	I+	CDN
18	Coupes d'Yvelles - Nivelles (TS1)	I	B
23/25	SCCA-Can-Am Challenge - Sears Point (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,FL8)	I+	USA
24	Preis der Stadt Karlsruhe-Hockenheim (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F/V,F/SV,F/F)	I	D
24/25	Havirov (TS1,T2,SP5,2S6)	I	CS
24/25	Suzuka (F2)	I+	J
25	<u>1000 km Nürburgring</u> (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F/SV,R5)	I+	D
25	<u>Salzburgring</u> (T2)	I+	A
25	Amaroo Park (TS1,T2)	I	AUS
25	Donington (SP5)	I	GB
25	Kinnekulle Ring (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6, F3,F/V,F/SV, F/F, F/3)	I	S .../...

Calendrier Sportif International 1980 (Suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>M A I (suite)</u>			
25	World 600 - Charlotte (T/SC)	I+	USA
25	INDIANAPOLIS 500 (F/Indy)	I+	USA
26	Pau (F2,F3,F/P,TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6)	I+	F
26	Zandvoort (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/SV,F/F,F/SF, R5,VW,F3)	I+	NL
26	Thruxton - Aurora AFX (FL8)	I+	GB
26	Silverstone (F3)	I	GB

J U I N

1	<u>GP. ESPAGNE - Jarama</u>	I+	E
1	La Chatre (x) (F3)	I+	F
1	Wunstorf (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F/V,F/F,F/SV,R5)	I+	D
1	GP. de Spa (TS1)	I+	B
1	Kreuzritterrennen - Spa (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,R5)	I+	D
3	Texas 400 (T/SC)	I+	USA
8	24 H DU MANS (GT4,SP5,2S6)	I+	F

.../...

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date		NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>J U I N (suite)</u>				
8	USA	Silverstone (F2, TS1)	I+	GB
8	USA	Brno (T2)	I+	CS
6/8		Scca Can-Am Challenge - Mid Ohio Course (2S6, FL8)	I+	USA
8	NL	Gellerasen (x)	I	S
7/8		Coupe d'Amitié - Tchaïka-Kiev (x) (T2, FL8)	I	SU
7/8		Ahvenisto Speed Weekend - Hameenlinna (x) (TS1, SP5, F/V, F/SV, FF, 2S6)	I	SF
8/9		Mosport - Can-Am (FL8)	I+	CDN
14		<u>GP. SUEDE - Anderstorp</u> (F1, F3)	I+	S
15		Mucello +++++	I+	I
15		Oran Park (F/5000)	I	AUS
15		Trophées d'Auvergne (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, FL8, F/R)	I	F
15		Poznan (x) (TS1, T2, FL8)	I	PL
15		Mainz-Finthen (x) (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/SV, F/F, R5)	I+	D
15		Motor State 400 - Michigan (T/SC)	I+	USA
22		Zolder (F2, TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/V, F/SV, F/F, R5)	I+	B
22	USA	Pergusa (T2)	I+	I
21/22		Norising (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/SV, R5)	I+	D
22		Zolder (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/V, F/SV, F/F, R5)	I	D

Calendrier Sportif International 1980 (Suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS
<u>J U I N (suite)</u>			
22	Jyllandsringen (TS1,T2,GTS3,F/F)	I	DK
22	Rouen (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F2,F3,FL8,F/R)	I	F
22	Québec City (F/ATL)	I+	CDN
22	Mallory Park - Aurora AFX (FL8)	I+	GB
22	Kinnekulle Ring	I	S
29	GP FRANCE - Paul Ricard (F1, F3)	I+	F
29	Monza +++++ (F3)	I+	I
29	Zandvoort (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/SV,F/F)	I+	D
29	Flugplatz Erding (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,FV,F/SV,F/F)	I	D
29	Coppa Florio - Pergusa (T2,SP5,GT4)	I	I
29	Club Races - Zandvoort (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/SV,F/F, F/SF,R5,VW)	I	NL
29	Mantorp Park (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,F/V,F/SV,F/F,F3)	I	S
29	24 h. Mugello (TS1)	I+	I

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
=====			
J U I L L E T			
4	Paul Revere 250 Miles - Daytona (Imsa GT,GT4,SP5)	I+	USA
4	Firecraker 400 - Daytona (T/SC)	I+	USA
5/6	Suzuka (x) (F2)	I+	J
5/6	Coupes Benelux - Nivelles (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F/N,F/SV,F/F)	I	B
6	Watkins Glen (T2,GT4,SP5,Trans-Am)	I+	USA
6	Nürburgring (TS1,T2,SP5,F3,F/F,F/SF)	I+	D
6	Croix en Ternois (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,FL8,F/R)	I	F
6	Västkostloppet - Falkenberg (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,F/V,F/SV,F/F,F3)	I	S
6	Donington (SP5,F/ATL)	I	GB
12/13	Salzburgring (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F3,F/F,R5)	I+	D
13	GP GRANDE BRETAGNE - Brands Hatch (F1,F3,TS1)	I+	GB
13	Brands Hatch +++++ (F3)	I+	GB
13	Amaroo Park (TS1,T2)	I	AUS
13	Ring Knutstorp	I	S
15	Mid Ohio (Imsa GT)	I+	USA
18/20	Scca-Can-Am Challenge - Road América	I+	USA
19/20	Flughafen Sylt (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/SV,R5)	I	D
20	Zandvoort +++++ (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F2,F/V,F/SV, F/F,F,SF,VW)	I+	NL

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>J U I L L E T (Suite)</u>			
20	Oesterreichring (T2)	I+	A
20	Albi (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F2,F3,FL8, F/R)	I	F
20	Nordic Cup - Torsvik (x) (TS1,SP5)	I	SF
20	Nürburgring (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F/SV, F/F,R5)	I+	D
25/27	Scca Can-Am Challenge - Road Atlanta (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,FL8,F/SV)	I+	USA
26/27	24 h. Francorchamps (TS1)	I+	B
27	Pergusa ..... (F2)	I+	I
27	Misano ++++++ (F3)	I+	I
27	Nürburgring (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F3,F/V,F/SV, F/F)	I	D
27	Diepholz (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F3,F/SV,F/F,R5)	I+	D
27	Mallory Park - Aurora AFX (FL8)	I+	GB
<u>A O U T</u>			
2/3	Schleizer Freieck Rennen "Pokal der Freundschaft" I (F2,FL8)	I	DDR
3	GP ALLEMAGNE - HOCKENHEIM (F1,T2,GTS3,GT4,SP5,R5,F/SV)	I+	D
3	Calder (SP5)	I	AUS
3	Talladega 500 (T/SC)	I+	USA
3	Rhein Ruhr Pokal - Nürburgring	I	D

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
------	-----------------------------------	------	-----------------

A O U T (suite)

8	Scca Can-Am Challenge -Brainerd (2S6,FL8,F/SV)	I+	USA
10	Mosport (GT4,SP5,2S6)	I+	CDN
10	Misano ..... (F2)	I+	I
10	Ring Knutstorp +++++ (F3)	I+	S
10	Zandvoort (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/SV,F/F,F/SF, R5,VW)	I+	NL
10	Ring Knutstorp (TS1)	I+	S
10	Amaroo Park	I	AUS
10	Flugplatz Mainz-Finthen (TS1,T2,GTS3,GT4,F/F,R5)	I	D
10	Snetterton - Aurora AFX (FL8)	I+	GB
10	Prix Slovakia - Piestany (TS1,T2,SP5,2S6,FL8)	I	CS
16/17	Coupes de Nivelles (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/SV,F/F, F/SF,FR,FL8)	I	B
16/17	Ring Djursland (TS1,SP5,F/F)	I	DK
17	<u>GP. AUTRICHE - Oesterreichring</u> (F1,F3,R5,ALF)	I+	A
17	Kinekulle - Ring (x) +++++ (F3)	I+	S
17	Noordzee Cup-Zandvoort (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/SV,F/F)	I	D
17	Silverstone - Aurora AFX (FL8,TS1)	I+	GB
17	Yankee 400 - Michigan (T/SC)	I+	USA
18/19	Pocono 8 Hours (Imsa GT)	I+	USA

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>A O U T</u>			
24	Trois Rivières- (F/ATL,Can-Am,Trans-Am)	I+	CDN
24	Ulm-Leigheim (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F/V,F/SV, F/F,R5)	I	D
24	Ahvenisto Antumn Race (x) (TS1,SP5,F/F,F/SV, 2S6)	I	SF
24	Zolder (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F3,F/V,F/SV, F/F)	I+	D
24	Anderstorp (TS1,T2,GTS3,GT4,F/V,F/SV,F/F,F3)	I+	S
24	Mid-Ohio (GT4,SP5,2S6,FL8,Imsa GT,Historic)	I+	USA
25	Silverstone (F3)	I	GB
25	Brands Hatch - Aurora AFX (FL8)	I+	GB
30/31	Phoenix Park (TS1,T2,GTS3,GT4,FL8,F/F,F3)	I	IRL
30/31	Road America 500 (GT4,SP5,2S6,Imsa GT,Hist.)	I+	USA
30/31	Trophée de Francorchamps (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5)	I	B
30/31	Jyllandsringen (TS1,T2,GTS3,F/SV,F/F,SP5)	I	DK
30/31	Coupe de la Paix et Amitié - Most (TS1,T2,SP5,FL8)	I	CS
30	Wiesbadener Renntag-Hockenheim (TS1,T2,GTS3,GT4)	I	D
31	<u>GRAND PRIX HOLLANDE</u> - Zandvoort (F1)	I+	NL
31	Coppa Intereuropa - Monza (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6)	I+	I
31	Mantorp Park (x)	I	S

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>S E P T E M B R E</u>			
1/2	Road America (Imsa GT)	I+	USA
6/7	Torun (TS1,T2,FL8)	I	PL
6/7	Fuji 200 Mile (2S6)	I	J
6/7	Coupes de Paques-Nogaro (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,FL8,F/R,F2,F3)	I+	F
7	<u>Vallelunga</u> (GT4,SP5,2S6)	I+	I
7	<u>Silverstone</u> (F3,F/SV)	I+	GB
7	Hockenheim (T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F/SV,R5)	I+	D
7	Thruxton - Aurora AFX (FL8,TS1)	I+	GB
13/14	Bekers der Toekomst -Zolder (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F/SV,F/F,FL8)	I	B
13/14	Mondello Park (TS1,T2,GTS3,GT4,F3,FL8,FF)	I	IRL
14	<u>GP. ITALIE</u> - Imola (x) (F1)	I+	I
14	<u>Silverstone</u> (TS1,T2,F/SV)	I+	GB
14	Karlsberg - Trophy - Saarlouis (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,R5)	I	D
14	Scandinavian Raceway	I	S
20	Oulton Park (FL8)	I+	GB
20	Hockenheim (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/F,R5)	I	D
21	<u>Jarama</u> (F3)	I+	E
21	Nürburgring (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,F/SV,F/F,R5)	I+	D

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS
------	-----------------------------------	------	------

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

21	Grand Prix d'Albi (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F2,F3)	I	F
21	Club Races - Zandvoort (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/SV,F/F, F/SF,R5,VW)	I	NL
21	Monza (F1)	I+	I
27/28	Suzuka (F2)	I+	J
28	Dijon (GT4,SP5)	I+	F
28	Hockenheim ..... (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F2,F/SV,F/F)	I+	D
28	Zolder ..... (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,R5)	I+	B
28	Kinnekulle Ring (x)	I	S

O C T O B R E

4/5	24 H Nürburgring (TS1)	I+	D
5	<u>GP.CANADA -MONTREAL</u> (F1)	I+	CDN
5	Kassel Calden (x) ++++ (TS1,T2,GTS3,GT4,F3,R5,2S6)	I+	D
5	Coupes du Salon - Monthlery (x) (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3,FL8 F/R)	I	F

.../...

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
O C T O B R E (suite)			
5	Club Races - Zandvoort (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,F/V,F/SV, F/F,F/SF,R5,VW)	I	NL
5	Bathurst 1000 (TS1,T2)	I+	AUS
5	Silverstone - Aurora AFX (TS1,FL8,F3)	I+	GB
5	National 500 T/SC	I+	USA
7	Monza (F3)	I	I
11/12	Fuji Masters 250 Km (2S6)	I	J
12	<u>GP.USA -WATKINS GLEN</u> (F1)	I+	USA
12	Saison - Abschluss Zolder (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5, F/V,F/SV, F/F,R5)	I	D
12	Journée Bugatti (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6, F3, FL8,F/R)	I	F
17/19	Scca-Can-Am Challenge-Laguna Seca (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,FL8)	I+	USA
18/19	4 heures de Bruxelles -Nivelles (T2,GTS3,GT4,SP5)	I	B
18/23	Giro d'Italia (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5)	I+	I
19	Finales Renault (R5,F/R)	I	F
19	Bay of Plenty - Bay Park	I	NZ
24/26	Scca Can-Am Challenge - Riverside (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,FL8)	I+	USA
26	Winton (F/5000)	I	AUS
26	Donington (F/F, 2S6)	I	CB

Calendrier Sportif International 1980 (suite)

Date	NOM DE L'EPREUVE NAME of EVENT	Cat.	PAYS COUNTRY
<u>N O V E M B R E</u>			
1	Wynn's 1000 - Kyalami (T2,GT4,SP5)	I	ZA
2	GRAND PRIX LAS VEGAS (x) (F1)	I+	USA
1/3	JAF Suzuka Grand Prix (x) (F2,FL8)	I+	J
2	Hockenheim (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F2, F3,F/V,F/SV,F/F,R5)	I	D
2	Brands Hatch (F/F)	I	GB
2	Dixie 500 -Atlanta (T/SC)	I+	USA
7/9	6 Hours de Mexico City (x) (Imsa)	I	MEX
9	Oran Park (TS1,T2)	I	AUS
15/16	G.P. Macau (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6)	I+	P
16	Ontario 500 (T/SC)	I+	USA
29/30	Saison Finale -Hockenheim (TS1,T2,GTS3,GT4,SP5,2S6,F3, F/V,F/SV)	I	D
30	Calder	I	AUS
<u>D E C E M B R E</u>			
28	Bayof Plenty - Bay Park (F/P,TS1,T2,F/F,F/V)	I	NZ

Paris, le 1er Novembre 1979

---

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

---

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1980  
.....

COURSES DE COTE - RALLYCROSS - AUTOCROSS - SLALOMS - DRAGSTERS... TOUS TERRAINS  
-----

Epreuves soulignées de pointillés :  
CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE  
.....  
EUROPEAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP  
.....

ABBREVIATIONS / ABBREVIATIONS  
-----

Formule 1	: F1	Formule Ford	: F/F
Formule 2	: F2	Formule Indianapolis	: F/INC
Formule 3	: F3	Formule libre	: FL8
Tourisme de série	: TS1	Formule Renault	: F/R
Tourisme	: T2	Formule 5000	: F/500
Grand tourisme de série	: GTS3	Stock Cars	: T/SC
Grand tourisme	: GT4	Dragsters	: DRG
Production spéciale	: SP5	Renault 5	: R5
Course bi-place	: 2S6	Alfa Sud	: ALF
Formule Vee	: F/V		
Formule Super Vee	: F/SV		
Special Autocross	: S/A		

=====

Epreuves soulignées de petits cercles  
COUPE D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE RALLYCROSS  
.....  
EUROPEAN CUP FOR RALLYCROSS DRIVERS  
.....

Epreuves soulignées de petites croix  
COUPE D'EUROPE DES CONDUCTEURS D'AUTOCROSS  
++++  
EUROPEAN CUP FOR AUTOCROSS DRIVERS  
++++

OSSATURE DU CALENDRIER 1980

		MONTAGNE	RALLYCROSS	AUTOCROSS
JANVIER	6			
	13			
	20			
	27			
FEVRIER	3			
	10			
	17			
	24			
MARS	2			
	9			
	16			
	23		Leruring	
AVRIL	30	Ampus		Les planes
	6			
	13			Schlüchtern
	20		Pavia	
	27			Hollabrunn
MAI	4	Alpl		
	11			Nordring
	18	Montseny	Ring Knutstorp	
	25	Estrela	Hameenlinna	Linz Treffling
JUIN	1			
	8	Dobratsch	Ring Djursland	Grambeker Heidering
	15	Coppa Sila		Waldbröl
	22		Duivelsberg	
	29	Coppa Carotti		
JUILLET	6	Trento		Nova Paka
	13			
	20	Schauinsland		
	27	Coppa Teodori		
AOUT	3			
	10	Mont Dore		
	17			
	24	Les Rangiers	Valkenswaard	
	31		Drammen	
SEPTEMBRE	7	Turkheim(x)		Maggiora
	14	Cefalu	Lydden(13. 09)	
	21		Saint Junien(x)	Pavia
	28	Puig Major		
OCTOBRE	5		Estering	
	12			
	19			
	26			
NOVEMBRE	2			
	9			
	16			
	23			
	30			
DECEMBRE	7			
	14			
	21			
	28			

(x) Sous réserve d'une inspection

Réserve :

Hollenburg A

# AUTOMOBILE-CLUB DE SUISSE

ADMINISTRATION CENTRALE

Neue Adresse ab  
Nouv. Adresse dès **15.4.79**



Wasserwerksgasse 39, 3000 Bern 13  
Telefon 031 22 47 22, Telex 32183

TÉLÉPHONE: 031 25 08 44

TÉLÉGRAMME: AUTOCLUB BERNÉ

AFFAIRE TRAITÉE PAR M.:

V/RÉF

V/LETTRÉ DU

N/RÉF 30/27ak

3001 BERNE, 17.1.1980

Bulletin Mensuel de la FISA

Monsieur,

J'accuse réception du Bulletin No 142, qui comporte les 4 (!) mois de septembre à décembre 1979. C'était vraiment avec grand impatience que j'attendais cette édition.

Toutefois les surprises n'ont pas manqué. Au lieu de trouver dans ce bulletin une information complète de toutes les décisions et changements intervenus depuis les réunions du Comité Exécutif du mois d'août à Shipol (inclus une liste complète de toutes les voitures ayant subi une homologation ou une extension), je constate quelques fragements des informations techniques, une liste additionnelle des voitures homologuées valable à partir du 1.9.79 (publiée début janvier 1980 !) et le règlement d'homologation (approuvé par la Commission Technique à la séance du 9 mars 1979 !)

Ces nouvelles prescriptions concernant l'équipement extincteur (Gr. 1 à 6 et Gr. 8) ainsi que les autres changements (sauf suppression des jupes) pour les F2/F3 décidés depuis longtemps, mais aussi la liste de toutes les extensions d'homologation et encore d'autres informations manquent complètement.

Par cette non-publication, nous sommes maintenant forcés de renvoyer la date de la mise en application pour un an. La situation est encore pire si on sait que quelques changements dans le domaine de l'annexe J (p.ex. les modifications F2/F3) ont été apportés - comme il faut ! - dans l'Annuaire 1980.

Lors de sa dernière réunion du 11 décembre 1979, la Commission Technique a exprimé son mécontentement sur le retard apporté à la publication des décisions. En qualité du Président de cette commission, je regrette infiniment de répéter une fois de plus cette situation lamentable pour un organisme mondial comme la FISA.

Je vous propose donc de bien vouloir faire contrôler soigneusement toutes les décisions prises par le CE ces derniers 12 mois et de les publier aussi tôt que possible dans un prochain bulletin et d'éviter dans l'avenir avec tous vos moyens et influences de pareils incidents.

320,  
Monsieur  
Yvon Léon  
Secrétaire Général de la  
Fédération Internationale du  
Sport Automobile  
8, Place de la Concorde

F-75008 P A R I S

ARRIVÉ le

22 JAN. 1980

F.I.A. - S.G.

ZENTRALVERWALTUNG DES A.C.S.



ADMINISTRATION CENTRALE DE L'ACS.

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Commission Technique  
de la  
Fédération Internationale du  
Sport Automobile  
Le Président

(C. Schild)

Je me permets d'informer les membres de la CT par copie de cette lettre qui sera mise dans le dossier de la prochaine réunion du 17 - 19 février 1980.