

fédération internationale de l'automobile

N° 144
FEVRIER 1980



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

RAPPORT D'ACTIVITÉS - OCTOBRE 78 - OCTOBRE 79	1 à 3
INFORMATIONS SPORTIVES :	
Règlements financiers du Championnat d'Europe de Formule 2 1980.	4 et 5
Liste des pilotes de Rallye de 2ème priorité	6
COUPE D'EUROPE DE LA FIA POUR VOITURES HISTORIQUES 1931 1960.	7 à 10
LISTE DE CONTROLE A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES AUX EPREUVES INTERNATIONALES DE RALLYCROSS	11
ANNEXE K AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL	12 à 19
RECTIFICATIF A LA LISTE D'HOMOLOGATION 1979/9	20
VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUÉES.	21 à 28
CALENDRIERS INTERNATIONAUX	
CIRCUITS	Fin du Bulletin
RALLYES	Fin du Bulletin
KARTING	Fin du Bulletin
COURSES DE COTE – OFF-ROAD – DRAGSTERS	Fin du Bulletin
CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1980	Fin du Bulletin

RAPPORT D'ACTIVITÉS - OCTOBRE 78 - OCTOBRE 79

REPORT ON ACTIVITIES - OCTOBER 78 - OCTOBER 79

Les nouveaux Statuts de la Commission Sportive de la FIA votés à Melbourne en avril 78 à l'occasion du Congrès de Printemps de la FIA, sont entrés en vigueur lors du Congrès d'octobre 1978. Conformément à ces statuts, tous les pays membres de la FIA ayant une activité Sportive Internationale sont devenus membres de la Commission Sportive, qui est ainsi passée de 26 pays (24 élus plus deux cooptés) à 49 membres. (Pays supplémentaires : Bulgarie - Chypre - Côte d'Ivoire - Danemark - Finlande - Hong Kong - Hongrie - Indonésie - Irlande - Koweït - Luxembourg - Malaisie - Mexique - Paraguay - RDA - Roumanie - Saint-Martin - Sénégal - Tchécoslovaquie - Turquie - Uruguay - Yougoslavie - Qatar - Singapour)

Seule la Colombie, membre de l'ancienne CSI n'a pu répondre aux critères de la nouvelle Commission Sportive

L'entrée en vigueur des nouveaux statuts s'est également traduite par la mise en place de nouvelles commissions, et par la transformation des groupes de travail en commissions.

C'est ainsi qu'ont été créées, dès octobre 78, la Commission des Constructeurs et la Commission des Organisateurs tandis que ces Groupes de Travail Off Road et Rallyes devenaient des Commissions à part entière.

D'autres commissions furent créées dans le courant de l'année

Commission de Presse et Information (décision du CE 18 novembre 78).

Commission de Discipline (décision du CE 14 février 79)

Commission des Sponsors (décision du CE 20 avril 79)

Commissions des Organisateurs de F1 (décision du CE 20 avril 79)

Parallèlement le Groupe de Travail F1 a été transformé en Commission F1 (décision du CE du 20 avril 79), et sa composition révisée, (décision du CE du 27 août 79). Enfin un groupe de travail des courses de côtes a été créé, qui fonctionne sous l'égide de la Commission des Rallyes.

Depuis le dernier Congrès d'octobre, et sans compter celui-ci, 75 réunions internationales ont été organisées pour la Conférence Plénière, le Comité Exécutif, les différentes Commissions et Groupes de Travail. La Conférence Plénière s'est réunie le 15 février et ce jour, le Comité Exécutif a tenu 7 réunions (18 novembre 78 - 15-16 décembre 78 - 14 février 79 - 20 avril 79 - 31 mai 79 - 27 août 79 et 8 octobre 79).

En plus des réunions de Commissions et Groupes de Travail, des Séminaires ont été organisés : la Commission Technique a renoué avec la tradition du Séminaire des Commissaires Techniques Internationaux (16 décembre 78).

Quatre Séminaires pour les Observateurs de Rallyes ont également été organisés par la Commission des Rallyes. Un Séminaire réunissant les ingénieurs motoristes travaillant dans le domaine de la formule Un, a également eu lieu à Paris le 14 novembre 78. Un nouveau Séminaire de ce type aura d'ailleurs lieu à Paris le 16 octobre prochain.

La formule Un tout d'abord : un règlement entièrement nouveau a été mis sur pieds fin 78. Ce règlement est basé sur une liste d'équipes s'étant engagées à faire le Championnat du Monde, auxquelles pouvaient s'adjoindre les constructeurs désireux de

The new FIA Sporting Commission Statutes voted in Melbourne in April 78 during the FIA Spring Congress came into force at the 1978 October Congress. In accordance with these statutes all FIA member countries having international sporting activity became members of the Sporting Commission which thus increased from 26 countries (24 elected plus 2 co-opted) to 49 members (Additional countries Bulgaria Cyprus Czechoslovakia Denmark East Germany Finland Hong Kong Hungary Indonesia - Ireland Ivory Coast Kuwait Luxembourg Malaysia - Mexico Paraguay Qatar Roumania - San Marino - Sénégal - Singapore - Turkey Uruguay)

Only Colombia a member of the former CSI could not fulfill the criteria for the new Sporting Commission

The coming into force of the new statutes was also marked by the setting up of new Commissions, and by the transformation of Working Groups into Commissions.

Thus, in October 78 the Manufacturers Commission and the Organizers Commission were created, and the Off-Road and Rally Working Groups became full Commissions.

Other Commissions were created during the year,

- Press and Information Commission (C.E. decision of 18th November 1978)

- Disciplinary Commission (C.E. decision of 14th February 79)

- Sponsors Commission (C.E. decision of 20th April 79)

- F1 Organizers Commission (C.E. decision of 20th April 79)

Parallel to this the F1 Working Group was transformed into a Commission (C.E. decision of 20th April 79) and its composition revised (C.E. decision of 27th August 79) Finally a Hillclimb Working Groups was created working under the Rally Commission.

Since the last October Congress and without taking it into account 75 international meetings have been organized for the Plenary Conference, the Executive Committee, the various Commissions and Groups. The Plenary Conference met on 15th February. The Executive Committee has held 7 meetings (18th November 78 - 15-16 December 78 - 14 February 79 - 20th April 79 - 31st May 79 - 27th August 79 and 8th October 79).

In addition to the meetings of the Commissions and Working Groups seminars have been organized : the Technical Commission continued its tradition of holding International Scrutineers Seminars with a meeting on 16th December 1978.

The Rally Commission also organized four seminars for its observers. A seminar bringing together the engineers working in F1 took place in Paris on 14th November 1978. Another seminar of this type will take place in Paris on the coming 16th October.

First of all Formula One : at the end of 1978 completely new regulations came into force. These regulations were based on a list of teams which had entered for the complete World Championship series, to which could be added Constructors wishing

participer à un certain nombre de Grands Prix hors Championnat. Une liste de pilotes autorisés à conduire une voiture de F1, dans le cadre du Championnat, a également été établie.

La situation en Formule Un s'est toutefois dégradée dès les premiers Grands Prix en Amérique du Sud.

Le conflit FISA - FOCA a d'ailleurs duré jusqu'au mois d'août dernier, lorsque le CE a accepté la proposition de restructuration de la Commission de Formule Un, proposée par le président de la FISA et le président de la FOCA, et lorsque la décision d'élargir le CE à un représentant du BPICA et de la FOCA a été prise.

La nouvelle Commission de F1 s'est réunie le 6 septembre à Milan, le 13/11, le 12/12 et le 7/2/1980 à Paris.

Règlement Championnat du Monde des Rallyes

Un championnat mondial pour marques comprenant 10 épreuves dont 6 en Europe et 1 dans chacun des 4 autres continents. 7 résultats seront pris en compte sans distinction de zone géographique pour l'attribution du titre.

Un championnat mondial pour pilotes comprenant les 10 épreuves du Championnat marques plus les Rallyes de Suède, Finlande et Québec qui figuraient au Championnat du Monde jusqu'en 1979.

Peu de changements ont été apportés aux autres championnats de la FIA. Le CE a étudié tout au long de l'année la création d'un autre Championnat du Monde sur circuit destiné à remplacer le présent Championnat du Monde des Marques qui n'a pas obtenu le succès escompté. Cette étude n'a encore débouché sur aucune décision concrète.

Sur le plan technique l'année a été marquée par les travaux de la Commission Technique, concernant la nouvelle Annexe J qui sera publiée en 1980 et entrera en vigueur le 1er janvier 1982. Les grandes lignes des nouveaux règlements ont déjà obtenu l'approbation du CE et les travaux se poursuivent. La Commission s'est également penchée sur l'évolution technique des monoplaces. De nombreuses réunions ont eu lieu tant avec les représentants de la FOCA qu'avec les constructeurs de F2 et F3. Les décisions techniques prises seront exposées dans le cadre du compte-rendu des travaux du CE.

En ce qui concerne les circuits, la saison 1979 a vu la continuation des travaux de la Commission dans le domaine des inspections en vue de l'attribution des Licences de Piste.

C'est ainsi qu'au cours de la saison 79, les inspections ont été effectuées sur 48 circuits (entre août 78 et août 79).

Deux licences de 3 ans ont été renouvelées (Monza - Brno) et 8 nouvelles licences attribuées (Buenos Aires - Kyalami - Long Beach - Watkins Glen - Montreal - Macau - Spa - Daytona). 1979 a également vu la mise en application du tarif standard d'inspection, qui unifie et standardise les barèmes quelque soit la position géographique des circuits. La Commission s'est aussi penchée sur les dimensions des Stands pour les circuits de F1 et a complètement réétudié l'annexe H (Signalisation - Code de Conduite) les nouveaux textes entrant en vigueur le 1 janvier 1980.

La Commission du Calendrier a également tenu 5 réunions au cours de la saison et a mis en place le calendrier complet 1980.

Les travaux ont été rendus d'autant plus difficile que l'on assiste à une augmentation sensible du nombre des épreuves pour 1980. En effet, le total des épreuves passe à 950 contre 860 pour 1979, et se répartissent comme suit :

to take part in a certain number of Grands Prix outside the Championship. An official list of Formula 1 drivers was also drawn up. The classification system based on half the results of each halfseason also represented a new approach. However during the first Grands Prix in South America the F1 situation deteriorated. Furthermore the FISA/FOCA conflict lasted until August when the proposal for the restructuring of the Formula. One Commission proposed by the FISA and FOCA Presidents was accepted by the Executive Committee, and when the decision to increase the CE to include a BPICA representative and a FOCA one was taken. The new F1 Commission met in Milan on 6th September, and in Paris on 13/11, 12/12, and 7/2/1980.

World Championship Rally Regulations

A World Championship for Makes including 10 events of which 6 in Europe and 1 on each of the other 4 continents. 7 results will be counted for the awarding of the title irrespective of the geographical zone.

A World Championship for Drivers including the ten events counting towards the World Makes Championship plus the Swedish, Finnish and Quebec Rallies which were part of the World Championship up to and including 79.

Little change has been made to the other FIA Championships. Throughout the year the CE has studied the creation of another World Circuit Championship destined to replace the present World Championship for Makes which has not been as successful as anticipated. As yet no concrete decision has emerged from this study.

From a technical point of view the year has been marked by the work of the Technical Commission on the new Appendix J which will be published in 1980 and will come into force on 1st January 1982. The main outlines of the new regulations have already been approved by the CE and work continues. The Commission has also given its attention to the technical evolution of single-seaters. Numerous meetings have taken place as much with FOCA representatives as with F2 and F3 Constructors. The technical decisions taken will be explained in the account of the CE's work.

Concerning the circuits the 1979 season has seen the continuation of the Commission's work in the field of inspections aimed at issuing track licences.

Thus during the season 79 inspections have been carried out on 48 circuits (between August '78 and August 79).

Two 3 year licences have been renewed (Monza - Brno) and 8 new licences have been issued (Buenos Aires - Kyalami - Long Beach - Watkins Glen - Montreal - Macau - Spa - Daytona). 1979 has also seen the application of the standard inspection rate which unifies and standardizes the scales, whatever the geographical situation of the circuit. The Commission has also studied pit dimensions for F1 circuits, and has given Appendix H (Signals, Driving Code) a complete reexamination, the new texts of which will come into force on 1st January 1980.

The Calendar Commission has also held 5 meetings during the season and established the full 1980 Calendar.

Work has been made all the more difficult due to the considerable increase in the number of events for 1980. In fact, the total number of events has gone up to 950 as opposed to 860 for 1979, and is divided up as follows.

- augmentation du nombre des Rallyes suite à la suppression des accords frontaliers.
- stabilité du nombre des demandes des épreuves de Championnat.
- légère augmentation des demandes concernant les courses internationales libres.
- inscription d'épreuves dans de nouveaux pays.

Voici pour le tour d'horizon des principales activités des différentes Commissions et Instances de la FISA.

D'autres études ont été entreprises, ou continuées. C'est ainsi que la réforme du Code Sportif International, a été poursuivie tout au long de l'année. Une réunion aura lieu bientôt pour faire le point de ces travaux avant de les soumettre au CE pour approbation.

L'Article 19 des Statuts de la FIA à également fait l'objet de modifications. C'est ainsi d'abord que la Commission Sportive a vu son nom changé en Fédération Internationale du Sport Automobile (décision de l'Assemblée Générale de la FIA se réunissant le 12 octobre), Cette Assemblée Générale a modifié les statuts de la FIA concernant la composition du Comité Exécutif pour y créer deux nouveaux sièges, l'un réservé au Président du Comité Sportif du BPICA, l'autre au Président de la FOCA.

- increase in the number of rallies following the suppression of border agreements.
- stability in the number of applications for Championship events.
- slight increase in the applications for full international events.
- entry of events in new countries.

The above is a general round-up of the main activities of the FISA Commissions.

Other studies have been undertaken or continued. Thus the reform of the International Sporting Code entrusted to Mr. Vermeulen, has gone on throughout the year. A meeting will soon take place to examine the state of this work before submitting it to the CE for approval. Article 19 of the FIA Statutes has also been amended. Thus the name of the « Commission Sportive » has been changed into « Federation Internationale du Sport Automobile » (FIA General Assembly decision of 12th October). This General Assembly has amended the statutes of the FIA concerning the composition of the Executive Committee namely, to create two new seats on this body, one for the BPICA Sporting Committee President, the other for the FOCA President.

Allocation	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th to 10th
1st	10 000	6 000	4 000	3 000	2 000	1 000
2nd	8 000	5 000	3 500	2 500	1 500	750
3rd	6 000	4 000	2 500	1 500	1 000	500
4th	5 000	3 500	2 000	1 500	1 000	500
5th	4 000	3 000	2 000	1 500	1 000	500
6th to 10th	3 000	2 000	1 500	1 000	750	500

Two drivers will be included in 10% of the race. In the case of a tie for 1st, 2nd, 3rd, 4th, 5th, 6th, 7th, 8th, 9th, 10th, 11th, 12th, 13th, 14th, 15th, 16th, 17th, 18th, 19th, 20th, 21st, 22nd, 23rd, 24th, 25th, 26th, 27th, 28th, 29th, 30th, 31st, 32nd, 33rd, 34th, 35th, 36th, 37th, 38th, 39th, 40th, 41st, 42nd, 43rd, 44th, 45th, 46th, 47th, 48th, 49th, 50th, 51st, 52nd, 53rd, 54th, 55th, 56th, 57th, 58th, 59th, 60th, 61st, 62nd, 63rd, 64th, 65th, 66th, 67th, 68th, 69th, 70th, 71st, 72nd, 73rd, 74th, 75th, 76th, 77th, 78th, 79th, 80th, 81st, 82nd, 83rd, 84th, 85th, 86th, 87th, 88th, 89th, 90th, 91st, 92nd, 93rd, 94th, 95th, 96th, 97th, 98th, 99th, 100th.

1st	2nd to 5th	6th to 10th
3 000	2 500	2 000
1 1th to 16th	1 500	1 250
17th to 20th	1 500	1 250
21st to 25th	1 250	1 250

In order to qualify a driver must achieve a time in the official practice which is equal or better than the average time achieved by the three fastest drivers plus 10%. In addition, he must be among the x + 20% of drivers classified in the official practice, x is the number of vehicles admitted to start. Decimal points do not count. A driver with starting money keep their place in the practice classification, but are not paid the qualification prize.

A driver who has qualified and does not start, receives 50% of the amount due. Reserve drivers who do not start, receive 50% of the latter sum.

Allocation	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th to 10th
1st	10 000	6 000	4 000	3 000	2 000	1 000
2nd	8 000	5 000	3 500	2 500	1 500	750
3rd	6 000	4 000	2 500	1 500	1 000	500
4th	5 000	3 500	2 000	1 500	1 000	500
5th	4 000	3 000	2 000	1 500	1 000	500
6th to 10th	3 000	2 000	1 500	1 000	750	500

Two drivers will be included in 10% of the race. In the case of a tie for 1st, 2nd, 3rd, 4th, 5th, 6th, 7th, 8th, 9th, 10th, 11th, 12th, 13th, 14th, 15th, 16th, 17th, 18th, 19th, 20th, 21st, 22nd, 23rd, 24th, 25th, 26th, 27th, 28th, 29th, 30th, 31st, 32nd, 33rd, 34th, 35th, 36th, 37th, 38th, 39th, 40th, 41st, 42nd, 43rd, 44th, 45th, 46th, 47th, 48th, 49th, 50th, 51st, 52nd, 53rd, 54th, 55th, 56th, 57th, 58th, 59th, 60th, 61st, 62nd, 63rd, 64th, 65th, 66th, 67th, 68th, 69th, 70th, 71st, 72nd, 73rd, 74th, 75th, 76th, 77th, 78th, 79th, 80th, 81st, 82nd, 83rd, 84th, 85th, 86th, 87th, 88th, 89th, 90th, 91st, 92nd, 93rd, 94th, 95th, 96th, 97th, 98th, 99th, 100th.

1st	2nd to 5th	6th to 10th
3 000	2 500	2 000
11th to 16th	1 500	1 250
17th to 20th	1 500	1 250
21st to 25th	1 250	1 250

Un Conducteur qualifié ne prenant pas le départ reçoit 50% du montant prévu. Les Conducteurs de réserve prenant le départ reçoivent 50% du dernier montant.

REGLEMENTS FINANCIERS DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1980

Conformément à l'Article 5 du Règlement du Championnat d'Europe de F2 (Annuaire FIA - Section orange, page 38), le Règlement Financier suivant a été établi pour 1980.

Conducteurs A :

Les Conducteurs A classés de Grand Prix de la FISA, appelés « Conducteurs A », sont admis au départ au nombre de 12 maximum. Les primes de départ et/ou de présence sont laissées à l'appréciation des organisateurs. Lorsque l'organisateur n'a pas prévu de verser de primes de départ et/ou de présence aux concurrents, un conducteur A est considéré comme un Conducteur B, dans les arrangements financiers exclusivement. Les Conducteurs « A » marquent des points au Championnat.

Conducteurs A et B

1 Épreuves se déroulant en une ou deux manches.

Le nombre de voitures admises sur la grille est le nombre autorisé pour le circuit. Les organisateurs ont le droit d'admettre un nombre inférieur.

PRIX EN ESPECES - CURRENCY (CU)

1er	10 000	7è.	3 000
2è	8 000	8è.	2 500
3è	6 000	9è.	2 000
4è.	5 000	10è.	1 500
5è.	4 000	11è.	1 250
6è.	3 500	12è	1 000

Répartition :

Une manche : en fonction du tableau ci-dessus (par exemple 1er 10 000 CU).

Deux manches : une augmentation de 10 % interviendra dans le cas où la course serait courue en deux manches. 50 % de la somme du tableau ci-dessus, majorés de cette augmentation seront versés pour chaque manche (ex 1er 5 500 CU pour chaque manche).

2. Primes de qualification, Conducteurs B et A, sans prime de départ :

1er	3 000	11è - 15è	1 750
2è - 5è	2 500	16è - 20è	1 500
6è - 10è	2 000	21è - 25è	1 250

Pour être qualifié, un Conducteur doit établir un temps en essais inférieur ou égal à la moyenne des temps établis par les 3 Conducteurs les plus rapides, plus 10 %. En plus, il doit être parmi les x + 20 % Conducteurs classés en classement d'entraînement. x est le nombre des voitures admises sur la grille. Les décimales ne comptent pas. Les Conducteurs A avec prime de départ gardent leur place en classement, mais ne sont pas payés de prime de qualification.

Un Conducteur qualifié ne prenant pas le départ reçoit 50 % du montant prévu. Les Conducteurs de réserve prenant le départ reçoivent 50 % du dernier partant.

FINANCIAL REGULATIONS OF THE EUROPEAN F2 CHAMPIONSHIP 1980

The following financial regulations have been established for 1980 in conformity with Article 5 of the Championship Regulations (FISA Yearbook - Gold section - p. 35-37)

A Drivers

The A drivers classed for Grand Prix by the FISA called « A Drivers » are admitted to start at a maximum number of 12. The starting and/or appearance money is left to the discretion of the organisers. They will score points.

Where the organisers have not made provision for payment of starting and/or appearance money to the competitor, an A driver is considered as a B driver in the financial arrangements only.

A and B drivers

1. Events are to be run in one race or two heats

The number of cars admitted to the grid is the number authorised for the course. The organisers have the right to admit a smaller number.

PRIZES IN CASH - CURRENCY UNITS (CU)

1st	10,000	7th	3,000
2nd.	8,000	8th	2,500
3rd	6,000	9th	2,000
4th	5,000	10th	1,500
5th	4,000	11th	1,250
6th	3,500	12th	1,000

Allocation :

One race : as per above list (e.g. 1st 10 000 CU)

Two heats : There will be an increase of 10 % if the race is run in two heats. 50 % of the sums of the above table plus this increase will be paid for each heat. (e.g. 1st 5 500 CU for each heat).

2. Qualification Prizes, A and B drivers without starting money :

1st	3,000	11th to 15th	1,750
2nd to 5th	2,500	16th to 20th	1,500
6th to 10th	2,000	21st to 25th	1,250

In order to qualify a driver must achieve a time in the official practice which is equal or better than the average time achieved by the three fastest drivers plus 10 %. In addition, he must be among the x + 20 % of drivers classified in the official practice. x is the number of vehicles admitted to start. Decimal points do not count. A drivers with starting money keep their place in the practice classification, but are not paid the qualification prize.

A driver who has qualified and does not start, receives 50 % of the amount due. Reserve drivers who do not start, receive 50 % of the latter sum.

3. Frais de déplacement, Conducteurs B et A sans prime de départ :

2 000 CU par Conducteur qualifié, pour les 25 premières voitures au maximum.
Conducteurs qualifiés ne prenant pas le départ : 50 %.

4. Fonds de Prix Commun :

Chaque organisateur contribuera au fonds de prix commun de la FISA pour une somme de 5 000 CU. A la fin du Championnat, le fonds de prix sera distribué comme suit :

Les points des 10 premiers Conducteurs qui se sont classés dans le Championnat d'Europe sont additionnés. La somme totale à distribuer est divisée par le nombre total de points obtenus, ce qui donne une certaine valeur en CU pour chaque point. Le nombre de points de chaque pilote multiplié par la valeur des points en CU donne le montant des prix en espèces pour chaque pilote qui a obtenu une classification.

5. Currency Unit (CU) :

Pour éviter des discussions diverses, les chiffres sont donnés en Currency Units (CU). La valeur d'un CU est fixée pour 1980 :

1 CU = 1 DM = 0,26 £ = 2,30 FF = 450 Lit = 1.11 Hfl = 17 Bfr.

Généralités :

Tous les chiffres sont donnés en CU. Le montant gagné doit être versé par l'organisateur au plus tard une heure après la publication des résultats définitifs en monnaie locale, soit en liquide soit par chèque, au concurrent ou à une personne dont le concurrent spécifiera le nom par écrit, sans déduction de taxes locales ou gouvernementales.

L'argent calculé en CU sera le montant net devant être versé au concurrent en monnaie locale.

L'argent qui n'aura pas été réclamé sera envoyé par chèque au concurrent dans les 7 jours. (Les restrictions monétaires et/ou gouvernementales devront être prises en considération dans certains pays en ce cas).

**En cas de divergences dans la traduction,
le texte français fera foi.**

3. Travelling Expenses — B drivers and A drivers without starting money :

2,000 CU per qualified driver, for the first 25 cars maximum.
Qualified drivers who do not start : 50 %.

4. Common Fund for Prizes :

Each organiser will contribute to the common prize fund of the FISA the amount of 5,000 CU. At the end of the Championship the prize fund will be distributed as follows :

The points of the first ten drivers who have classified in the European Championship are added together. The total sum available for distribution is then divided by the total number of points which will give each point a certain value in CU. The number of points achieved by each driver, multiplied by the value of the points in CU, gives the amount of each prize for each driver who has obtained a classification.

5. Currency Unit (CU) :

To avoid arguments, the figures are given in Currency Units (CU). The value of a CU is fixed for 1980 :

CU 1 = DM 1 = £ 0.26 = FF 2.30 = Lira 450 = Hfl 1.11 = Bfr 17.

Miscellaneous :

All figures are given in CU. The amount earned is to be paid by the organiser at the latest one hour after the publication of the final (definite) results in local money, either in cash or by cheque, to the competitor or to a person of whom the competitor specifies by name in writing, without deduction of local or government taxes.

The money calculated in CU will be the amount to be paid to the competitor in local currency.

A

Any money not claimed will be sent to the competitor by cheque within 7 days. (Monetary and/or governmental restrictions will have to be taken into consideration in a number of countries in this case).

**In the case of divergencies in traduction,
the French text will be the valid one.**

LISTE DES PILOTES DE RALLYE DE 2ème PRIORITÉ (suite)

2nd SEEDED RALLY DRIVERS LIST

Afrique du Sud (ZA) :

- S. Van Der Merwe
- E. Sanders
- G. Mortimer

Suède (S) :

- L. Asterhag
- B. Johansson
- I. Carlsson

Danemark (DK) :

- J.O. Kristiansen
- M. Spiro
- F. Laubjerg

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

En 1980, il y aura une Coupe d'Europe des voitures historiques (1931 - 1960). Le Règlement est comme suit :

ARTICLE 1 – Dispositions Générales :

La Coupe d'Europe des voitures historiques est réservée aux conducteurs détenteurs de la Licence FISA appropriée actuellement en vigueur.

Les Prescriptions Générales devront être respectées, sauf indication contraire ci-après. A l'issue de cette Coupe, si 50 % des épreuves qualificatives n'ont pas été disputées, la FISA pourra ne pas attribuer le Titre.

ARTICLE 2 – Voitures Admises :

A. Groupes

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

B. Catégories

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

C. Types

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

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

D. Classes

- | | | |
|---|--|---------|
| 1 | Voitures de Type G.P. | 1931-36 |
| 2 | Voitures de Type G.P. | 1937-53 |
| 3 | Voitures de Type G.P. et de Formule II | 1954-60 |
| 4 | Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1450 cc. | 1947-53 |
| 5 | Les prototypes et les voitures de course biplaces sup. à 1450 cc. et inf. à 2500 cc. | 1954-57 |
| 6 | Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 2500 cc. | 1954-57 |
| 7 | Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1450 cc. et inférieures à 2500 cc. | 1958-60 |
| 8 | Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 2500 cc. | 1958-60 |

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

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

FIA EUROPEAN CUP FOR HISTORICAL CARS (1931 - 1960)

In 1980, there will be a European Cup for Historical Cars (1931 - 1960). The Regulations are as follows :

ARTICLE 1 – General Provisions :

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

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

ARTICLE 2 – Eligible Cars :

A. Groups

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

B. Categories

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

C. Types

All cars must be classified as Original Specification or Period improved types.

The only acceptable modifications are the ones permitted in Articles 3.2 or 3.3 and Title III of Appendix K.

D. Classes

- | | | |
|---|--|----------|
| 1 | GP-type cars | 1931 -36 |
| 2 | GP-type cars | 1937-53 |
| 3 | GP-type and Formula II cars | 1954-60 |
| 4 | Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc, | 1947-53 |
| 5 | Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc, and under 2500 cc, | 1954-57 |
| 6 | Prototypes and two-seater racing cars over 2500 cc, | 1954-57 |
| 7 | Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc, and under 2500 cc. | 1958-60 |
| 8 | Prototypes and two-seater racing cars over 2500 cc, | 1958-60. |

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

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

ARTICLE 3 – Caractéristiques des Épreuves :

Distance : Minimum 35 km – maximum 45 km

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

Les épreuves seront ouvertes aux 8 classes prévues par le présent Règlement. Afin de compter pour le classement de la Coupe, une course doit comporter des partants dans au moins 4 des classes.

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

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

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

ARTICLE 4 – Classement et Prix :

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

- a. Un classement général, sans divisions de classes.
- b. 8 classements, extraits des classements généraux, se rapportant à chacune des 8 classes.

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

CLASSEMENT GÉNÉRAL :

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

CLASSEMENT DANS CHACUNE DES 10 CLASSES

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

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

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

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

ARTICLE 3 – Characteristics of the Events :

Distance : minimum 35 km – maximum 45 km

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

Events will be open to the 8 classes foreseen in these regulations and in order to count for the Cup classification races must include starters in at least 4 of the 8 classes.

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

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

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

ARTICLE 4 - Classification and Prizes

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

- a. a general scratch classification, with no class divisions.
- b. 8 classifications, taken from the general classifications, relating to each of the 8 classes.

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

GENERAL CLASSIFICATION :

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

CLASSIFICATION IN EACH OF THE 10 CLASSES :

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

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

In the case of a car recording a practice time outside the 130 % specified in the FISA General Championship Prescriptions, the Clerk of the Course, in consultation with the Stewards and the Organiser, may decide to include it in the event if he considers its performance and the driver’s competence satisfactory.

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

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

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

La FISA pourra ne pas attribuer un Titre en cas d'insuffisance de performance.

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

ARTICLE 5 – Prescriptions Supplémentaires :

Au cas où le nombre minimum exigé de voitures admises ne se trouve pas au départ d'une course comptant pour la Coupe FIA, l'organisateur est autorisé à faire courir ensemble les courses comptant pour la Coupe FIA et pour le Trophée Lurani, et d'attribuer des points pour la Coupe FIA, à condition que des partants se trouvent dans au moins 4 classes tel qu'il est exigé par le Règlement. En 1980, l'organisateur de chaque épreuve versera une indemnité de déplacement de DM 200 (ou équivalent) aux pilotes non-résidents du pays de l'épreuve qui viennent de l'étranger avec leur voiture et qui participent aux essais

ARTICLE 6 – Épreuves Qualificatives :

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

Les épreuves qualificatives pour la Coupe en 1980, sont telles que publiées au Bulletin 142 de décembre 1979.

TROPHÉE DE LA FISA POUR VOITURES ANCIENNES

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

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

PRESCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES :

En classe T.2 Formule Junior, sera interdite la lubrification du moteur par carter sec ainsi que la modification de l'emplacement des orifices d'admission ou d'échappement.

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

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

The FISA may decline to award a Title in case of an insufficient performance.

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

ARTICLE 5 – Supplementary Prescriptions :

In the event of there not being the minimum required number of eligible cars for the grid of a FIA Cup Race, the organisers may run the FIA Cup and FIA Trophy Races concurrently and award points for the FIA Cup providing that there are starters in the 4 classes as required. In 1980, the organizer of each event will pay 200 DM (or equivalent) travel allowance to those drivers non-resident in the country of the event, travelling from abroad with their cars and taking part in practice.

ARTICLE 6 – Qualifying Events

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

The events qualifying for the Cup in 1980 are as published in Bulletin 142, December 1979.

FISA TROPHY FOR HISTORICAL CARS

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

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

SUPPLEMENTARY PRESCRIPTIONS :

In class T.2 Formula Junior, dry sump engine lubrication or the alteration of the position of inlet and exhaust ports, is prohibited.

EPREUVES QUALIFICATIVES :

- 13 avril - MONZA
- 18 mai - ZANDVOORT
- 22 juin - MONTLHÉRY
- 20 juillet - DONINGTON
- 17 août - NÜRBURGRING

Plus une épreuve en Belgique le 10 ou le 31 août - à confirmer.

QUALIFYING EVENTS :

- 13 April - MONZA
- 18 May - ZANDVOORT
- 22 June - MONTLHÉRY
- 20 July - DONINGTON
- 17 August - NÜRBURGRING

- Plus an event in Belgium on 10th or 31st August to be confirmed.

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

ARTICLE 5 - Supplementary Prescriptions
In the event of there not being the minimum required number of eligible cars for the end of a FIA Cup Race, the organizers may run the FIA Cup and FIA Trophy Races concurrently and award points for the FIA Cup providing that there are starters in the 4 classes as required in 1980. The organizer of each event will pay 200 DM (or equivalent) travel allowance to those drivers non-resident in the country of the event, travelling from abroad with their cars and taking part in practice.

ARTICLE 6 - Qualifying Events
Qualifying events are chosen by the Commission for historical cars from amongst those international events previously organized. There will only be one event per country.

The events qualifying for the Cup in 1980 are as published in Bulletin 142, December 1979.

FISA TROPHY FOR HISTORICAL CARS

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

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

SUPPLEMENTARY PRESCRIPTIONS
In class T.3. Formula Junior, dry sump engine lubrication at the station of the inlet and exhaust ports is prohibited.

Le classement final de la Coupe est établi en tenant compte pour chaque conducteur, de ses 4 épreuves qualificatives.

ARTICLE 5 - Prescriptions Supplémentaires
Au cas où le nombre minimum exigé de voitures admissibles ne se trouve pas au départ d'une course comptant pour la Coupe FIA, l'organisateur est autorisé à faire courir simultanément les courses comptant pour la Coupe FIA et pour la Trophée FISA, et à attribuer des points pour la Coupe FIA à condition que des partants se trouvent dans au moins 4 classes tel qu'il est exigé par le Règlement. En 1980, l'organisateur de chaque épreuve versera une indemnité de déplacement de DM 200 (ou équivalent) aux pilotes non-résidents du pays de l'épreuve qui viennent de l'étranger avec leur voiture et qui participent aux essais.

ARTICLE 6 - Epreuves Qualificatives

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

Les épreuves qualificatives pour la Coupe en 1980 sont celles qui sont publiées au Bulletin 142 de décembre 1979.

TROPHÉE DE LA FISA POUR VOITURES ANCIENNES

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

- T.1. Catégorie de Formule III (1947-53 (500 cc.))
- T.2. Les voitures de Formule Junior, 1958-60
- T.3. Les prototypes et les voitures de course de 1100 cc. et jusqu'à 1450 cc., couvertes par le règlement 1947-53
- T.4. Les prototypes et les voitures de course de plus de 1100 cc. et jusqu'à 1450 cc., couvertes par le règlement 1947-53
- T.5. Les prototypes et les voitures de course de 1100 cc. et jusqu'à 1450 cc., couvertes par le règlement 1958-60
- T.6. Les prototypes et les voitures de course de plus de 1100 cc. et jusqu'à 1450 cc., couvertes par le règlement 1958-60

PRESCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES
En classe T.3. Formule Junior, sera interdite la lubrification du moteur par carter sec ainsi que la modification du placement des orifices d'admission ou d'échappement.

LISTE DE CONTROLE A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES AUX EPREUVES INTERNATIONALES DE RALLYCROSS

CHECK LIST FOR THE ATTENTION OF INTERNATIONAL RALLYCROSS EVENT SCRUTINEERS

- Les Commissaires doivent employer une liste basée sur ce modèle lors des épreuves du Championnat d'Europe FISA.
- Scrutineers must use a list based on this model, at FISA European Championship events.

DRIVER'S NAME / NOM DU PILOTE : LIC. N° / N° PERMIS :

ENTRANT'S NAME / NOM DU CONCURRENT : LIC. N° / N° PERMIS :

CAR / VOITURE : MAKE / MARQUE : TYPE : CLASS. :

HOMOLOGATION N° : RACE N° / N° DE COURSE :

WEIGHT / POIDS : SPONSORS :

BAY / POSTE 1 :

HELMET, VISOR / CASQUE, VISIERE :

OVERALLS, UNDERWEAR / COMBINAISON, SOUS-VETEMENTS :

BALACLAVA / CAGOULE :

SHOES, GLOVES / CHAUSSURES, GANTS :

RACE N°, ADVERTISING / NUMERO DE COURSE, PUBLICITE :

BAY / POSTE 2 :

FUEL TANK, PIPES AND LINES / RESERVOIR, CANALISATIONS ET CABLES :

BATTERY / BATTERIE :

CIRCUIT BREAKER / COUPE CIRCUIT :

FIREWALL / CLOISON IGNIFUGE :

STOP LIGHTS / LAMPES ROUGES :

CARBURETTOR 2nd SPRING / DEUXIEME RESSORT DE CARBURATEUR :

BAY / POSTE 3 :

STEERING / DIRECTION :

WHEEL BEARINGS / PALLIERS DE ROUE :

TRACK ROD / BARRE DE DIRECTION :

SUSPENSION ARMS / BRAS DE SUSPENSION :

BRAKE LINES / CANALISATIONS DE FREINS :

FRONT AND REAR TOWING EYES / ANNEAUX AV ET AR DE REMORQUAGE :

WHEEL SPACERS / ENTRETOISES DES ROUES :

EXHAUST NOISE / BRUIT D'ECHAPPEMENT :

TYRE AND WHEEL DIMENSIONS / DIMENSIONS DES PNEUS ET DES JANTES :

BAY / POSTE 4 :

ROLLCAGE / ARMATURE :

SAFETY HARNESS / HARNAIS DE SECURITE :

EXTINGUISHERS / EXTINCTEURS :

SEAT, HEADREST / SIEGE, APPUIE-TETE :

MIRRORS / RETROVISEURS :

WINDOWS / VITRES :

MUDGUARDS / GARDES-BOUE :

BODYWORK / CARROSSERIE :

BALLAST / LEST :

WEIGHT / POIDS :

REMARKS / OBSERVATIONS :

Signature of Chief Scrutineer / Signature du Chef de Commissaires Techniques :

The undersigned hereby declares that the car and safety measures mentioned above conform with FISA requirements.
Le sousigné déclare que la voiture et les mesures de sécurité mentionnées ci-dessus sont conformes aux exigences de la FISA.

Signature of the Competitor or his accredited representative/

Signature du concurrent ou de son représentant accrédité :

ANNEXE K AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Règlement pour les Épreuves Internationales de Vitesse pour Voitures Anciennes, avec effet à partir du 1er janvier 1980.

N B : Les modifications par rapport au *Règlement 1979* sont imprimées en italique.

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

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

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

En conséquence :

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

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

TITRE II - REGLEMENTS INTERNATIONAUX POUR LES VOITURES ANCIENNES EN COMPÉTITION

1. Classification de Période :

CLASSE :

- A. **Antique** : voitures construites le 31/12/1904 ou avant.
- B. **Vétéran** : voitures construites entre le 1/1/1905 et le 31/12/1918 inclus.
- C. **Vintage** : voitures construites entre le 1/1/1919 et le 31/12/1930 inclus.
- D. **Classique** : voitures construites entre le 1/1/1931 et le 31/12/1940 inclus.
- E. **Historique** : monoplaces, voitures de sport et sport prototype construites entre le 31/12/1940 et le 31/12/1960, à l'exclusion des monoplaces à moteur central, *sauf celles de la F3, 1947-53.*

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

APPENDIX K TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

Regulations for Speed Events for Historical Cars, with effect from 1st January 1980.

N B : Modifications to the 1979 regulations are printed in italics.

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

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

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

Consequently :

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

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

TITLE II - INTERNATIONAL REGULATIONS FOR HISTORICAL CARS IN COMPETITION

1. Period Classification :

CLASS :

- A. **Antique** : cars built on or before 31/12/1904.
- B. **Veteran** : cars built between 1/1/1905 and 31/12/1918 inclusive.
- C. **Vintage** : cars built between 1/1/1919 and 31/12/1930 inclusive.
- D. **Classic** : cars built between 1/1/1931 and 31/12/1940 inclusive.
- E. **Historic** : monoplace, sports and sports-racing cars built after 31/12/1940 and up to 31/12/1960, excluding mid-engined single-seater cars, *other than F3, 1947-53.*

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

N B : en 1980, les voitures Grand Tourisme sont éligibles dans la classe E en deux catégories : les GT de série, conformes à l'Article 3.2 ci-dessous, et les GT spéciales, conformes à l'Article 3.3 ci-dessous. Des nouveaux articles concernant spécifiquement les voitures GT, entreront en vigueur en 1981 et une liste de voitures éligibles sera publiée sous peu.

2. Détermination de la date et de la classification :

2.1. Le principe à suivre sera basé sur l'attribution à tout véhicule de l'année véritable de l'achèvement de construction de ce véhicule. En ce qui concerne les voitures d'avant la deuxième guerre mondiale, cette attribution déterminera sa classification de période. Pour les voitures d'après la deuxième guerre mondiale, les voitures construites *jusqu'au 31 décembre 1961* seront acceptées pour les courses internationales à condition que leur *production ait été continue, que le modèle soit maintenant abandonné et que leurs spécifications soient en tout point identiques* à celles construites avant 1961 en ce qui concerne leurs performances et les modifications d'époque autorisées, c'est-à-dire les moteurs, les boîtes de vitesses, les suspensions doivent se conformer aux spécifications de 1960 de ce modèle. Il est important que ceci soit décrit sur la fiche d'identité FISA du véhicule et que les fiches de telles voitures portent deux dates : 1961/60 spec.

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

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

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

3. Classification de Type :

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

3.1.1. Carrosserie :

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

3.1.2. Ailes :

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

N B : For 1980, Grand Touring Cars are eligible in class E in two categories : Series-production GT, conforming to Article 3.2 hereunder, and Special GT, conforming to Article 3.3 New Articles governing GT cars specifically, will come into force in 1981 and a list of eligible cars will be published shortly.

2. Determination of date and classification :

2.1. The principle to be followed will be the assignation to a vehicle of the actual year of completion of manufacture of that vehicle. For pre-war II cars, this will define its period classification as in Article 1. For postwar II cars, cars built up to 31st December 1961 will be accepted for International Racing, provided that production was continuous and the model now obsolete and that their specification is identical in all aspects concerning performance and allowed period changes to those built before 1961 i.e. engines, gear-boxes, suspension, wheels must conform to the 1960 specifications for that model (it is important that this is correctly described in the car's FISA identity form and any such cars should be double-dated, 1961/60 spec).

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

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

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

3. Type Classification :

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

3.1.1. Bodywork :

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

3.1.2. Wings :

If a requirement by the country of current registration, must be securely attached.

3.1.3. Pare-Brise :

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

3.1.4. Équipement électrique :

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

3.1.5. Silencieux :

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

3.1.6. Compresseurs :

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

3.1.7. Roues et pneus :

Tous les véhicules doivent se conformer aux exigences légales du pays où ils sont immatriculés ; toutefois, en l'absence de telles exigences, les pneus devront comporter une sculpture de bande de roulement suffisante pour permettre la conduite sûre du véhicule.

Les véhicules sont subdivisés dans les catégories suivantes :

3.2. Spécification d'origine :

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

3.2.1. Les roues et les pneus peuvent ne pas correspondre aux spécifications d'origine, mais doivent se conformer à la silhouette esthétique générale du véhicule ; les exigences faisant partie des paragraphes relatifs aux roues, aux pneus, et aux tailles de pneus, telles qu'elles sont stipulées à la section des modifications permises données ci-après, sont également applicables.

3.2.2. Bougies, ampoules et batteries électriques :

Lorsque ces accessoires existent en tant qu'équipement d'origine, ils peuvent être de fabrication moderne.

3.2.3. Il se peut, lorsque le véhicule comporte des pièces provenant des voitures acceptables de la même période, alors qu'on s'est servi de ces pièces pour remplacer des pièces d'origine, que ces remplacements provoquent le transfert du véhicule à la classe améliorée ou son exclusion de la compétition internationale.

3.3. Véhicules avec améliorations d'Époque :

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

Les principes généraux régissant cette catégorie stipulent :

3.3.1. Que seuls les remaniements ou changements qui auraient normalement pu être effectués à la période appropriée, telle que définie par la classification de période FIA seront acceptés.

3.3.2. Que toute modification devra avoir été exécutée de sorte à représenter un travail valable et bien fait.

3.1.3. Windscreens :

(If fitted) must be fitted with a type of safety glass.

3.1.4. Electric equipment :

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

3.1.5. Silencers :

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

3.1.6. Superchargers :

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

3.1.7. Wheels and tyres :

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

Vehicles are sub-divided into the following classifications :

3.2. Original specification :

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

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

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

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

3.3. Period Improved :

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

The general principles to be accepted :

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

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

3.3.3. Les modifications suivantes sont permises (tout élément mécanique ou électrique utilisé doit avoir été disponible avant le 31 décembre 1960) :

a) Châssis :

Le châssis devra se conformer à l'élaboration d'origine : des entretoises de raidissement localisées peuvent être permises, mais non pas l'adjonction de nouveaux renforts, à moins qu'ils aient été une recommandation d'époque de l'usine pour ce modèle, ou qu'une preuve puisse être apportée qu'un concurrent international l'avait ainsi modifié à l'époque.

b) Freins :

Les freins à tambour ne doivent pas être augmentés en largeur ou en diamètre de plus de 10 % et doivent provenir de l'époque correcte. La Conversion à un système mécanique différent ou à un mode d'action hydraulique est autorisée à condition que de tels remaniements aient été effectués par un concurrent international sur ce modèle particulier pendant la période telle qu'elle est définie à l'Article 2. Les freins à disque ne sont permis que s'ils étaient disponibles en tant qu'équipement d'usine à cette époque pour ce modèle ; en cas de remplacement par des pièces qui ne sont pas d'origine, celles-ci ne peuvent être prises que sur une voiture de série construite avant 1960.

c) Suspension :

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

d) Essieux rigides :

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

e) Différentiel :

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

f) Moteur :

Il faut que le moteur ait été construit à l'époque correcte et provienne d'un modèle utilisant la même conception de base dans le cadre du règlement ou d'un modèle utilisant la même châssis. Le carter supérieur, le bloc cylindres et la culasse doivent se conformer fidèlement à la conception et à la forme originale, dans un matériau équivalent, bien que les épaisseurs puissent être modifiées. Des conversions de culasse peuvent être utilisées à condition que la preuve qu'elles aient été effectuées par un concurrent international à l'époque puisse être apportée. Dans les limites permises par la taille du carter supérieur, les vilebrequins, les bielles, les pistons et les paliers peuvent être agrandis et construits en matières qui diffèrent de celles de la pièce composante d'origine à condition que les matières étaient utilisées pour cette application à l'époque d'origine. La course ne doit pas

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

a) Chassis frame :

Must follow the original design, local stiffening may be permitted, but not by adding new stressed members unless this was a factory recommendation of the period for that model or can be proved to have been effected by an international entrant at the time.

b) Brakes :

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

c) Suspension :

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

d) Beam and Live-Axles :

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

e) Differential :

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

f) Engine :

The engine must have been built in the appropriate period and come from a model using the same basic design within the rules or from a model using the same chassis. Crankcase, cylinder block and cylinder head must faithfully follow the design and shape of the original in an equivalent material although thickness may be altered. Conversions proven to have been effected by an international entrant in the period may be used for cylinder heads. Crankshafts, connecting rods, pistons and bearings may be enlarged within the limits of the crankcase and made from materials different from original components providing the material was used in that application at the time. Stroke may not be altered from a dimension proven to have been used in that model in the period ; bore may not be increased by more than 2 mm (post-war II) or 5 per cent (pre-war) from a standard

s'écarter des cotes dont existe la preuve qu'elles ont été utilisées dans ce modèle, lors de l'époque en question ; l'alésage ne peut pas être augmenté de plus de 2 mm. (Après la deuxième guerre) ou de 5, % (avant guerre) par rapport à la cote standard de l'alésage relative à la course choisie, et dont existe la preuve qu'il a été utilisé dans ce modèle lors de l'époque en question. Toute augmentation de cylindrée ne devrait pas dépasser les limites de la classe de cylindrée en question. Le nombre des sièges de soupapes ne doit pas dépasser celui de la spécification originale, à moins qu'il ne soit possible d'apporter la preuve qu'une culasse ou bloc-cylindres modifiés aient été fabriqués au cours de la période approuvée.

g) Boîte de vitesses

La présence de boîtes de vitesses du type Cotal et Wilson, et celle des boîtes à 4 rapports avant, montées sur les voitures qui n'étaient pas dotées de ces dispositifs avant 1931, constituera une raison suffisante pour classer une voiture de ce genre comme appartenant à la période ultérieure à 1930 lorsque celle-ci sera présentée aux compétitions FIA. Les boîtes de vitesses élaborées après la 2ème Guerre Mondiale ne peuvent pas être acceptées sur les voitures fabriquées avant ladite guerre. Les transmissions automatiques, les « overdrives » et les vitesses avant additionnelles ne sont pas acceptées à moins qu'elles n'aient été disponibles en tant qu'articles figurant au catalogue d'usine pendant la période où le modèle en question avait été construit.

h) Carburateurs :

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

i) Alimentation de carburant :

Des pompes à carburant électrique peuvent être utilisées.

j) Équipement électrique :

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

k) Carrosserie :

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

l) Jantes et pneus :

Les dimensions des jantes ne pourront être changées par rapport aux jantes d'origine que dans une limite de 10 % pour le diamètre et de 1 pouce (25,4 mm) pour la largeur. Le diamètre minimum est de 15 pouces, sauf au cas où la jante montée à l'origine serait d'un diamètre inférieur. Les pneus de 15 pouces ou moins *devraient* être du type à section « L » ou d'un type de section précédent.

bore size, related to the chosen stroke, and proven to have been used in that model in the period. Any capacity increased should not extend beyond the limit of the relevant capacity class. The number of valve ports must not exceed the original specifications unless evidence is available of a modified head or block having been made in the relevant period.

g) Gearbox

Cotal and Wilson type gearboxes and four forward speed boxes fitted to cars not so equipped prior to 1931 will be considered sufficient reason to date such a car as Post 1930 when entering FIA events. Post War II designed gearboxes are not accepted on Pre-War II cars. Automatic transmissions, overdrives and additional forward speeds are not accepted, unless available as a factory catalogued item during the currency of the model.

h) Carburettors :

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

i) Fuel feed :

Electric fuel pumps may be used.

j) Electrical equipment :

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

k) Bodywork :

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

l) Wheels and tyres :

The size of wheel may not differ from that originally fitted by more than 10 % on nominal diameter and by 1 inch (25.4 mm) on nominal width. The minimum diameter is 15 inches unless a smaller diameter was fitted as original equipment ; 15 inch or smaller tyres *should* be of L section, or a section of earlier type. The tyre section, as marked on the side-wall in millimetres

Le profil des pneus, comme indiqué sur le plan en millimètres ou pouces ne devraient pas différer de plus de 1 pouce (24,4 mm) par rapport à celui d'origine. Pour les épreuves se déroulant sur pistes sèches, les voitures de type Grand Prix de la période 1931-40, et toutes les voitures d'après-guerre pesant plus de 600 kg et d'une cylindrée de plus de 2500 cc., doivent utiliser des pneus « racing ». Toutefois, les pneus de route d'un rapport d'aspect de 70 % minimum et du type « Haute Vitesse » pourraient être utilisés pour les voitures ci-dessus mentionnées lors des épreuves par temps pluvieux, ainsi que par toutes les autres voitures par temps pluvieux ou sec. Les pneus « racing » ne doivent pas avoir un rapport d'aspect inférieur à 61 %. Les pneus « slicks » sont interdits : il doit y avoir des sculptures d'une profondeur d'au moins 1 mm sur toute la largeur du pneu, moulées dans la bande de roulement. Il est permis de changer le type de la jante (par exemple de la jante pour pneu à talon jusqu'à la jante à bord droit ou la jante à puits central) à condition que le pneu soit conforme, et par son diamètre et par sa largeur, aux tolérances indiquées ci-dessus.

m) Poids :

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

3.4. Historiques Spéciales :

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

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

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

TITRE III – VÉRIFICATION POUR LES ÉPREUVES DE VITESSE

4. Fiche d'Identité FISA :

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

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

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

5. Vérifications Techniques :

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

or inches, should not differ by more than 1 inch (25,4 mm) from that originally fitted. For events run on dry tracks, Grand Prix type cars of 1931-40, and all post-war cars weighing more than 500 kg and of over 2500 cc. cylinder capacity, must use racing tyres. However, road tyres of minimum 70 % aspect ratio and « High Speed » rating may be used by the above-mentioned cars in wet-weather events and by all other cars in wet or dry events. Racing tyres must not have an aspect ratio of less than 61 %. Slick tyres are prohibited : There must be a moulded tread pattern at least 1 mm deep over the whole width of the tyre. Alteration in the type of rim (i.e. from beaded edge to straight-sided or well-base) is permitted provided that the tyre fitted conforms in diameter and width to above tolerances.

m) Weight

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

3.4. Historic Special

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

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

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

TITLE III – SCRUTINEERING FOR SPEED EVENTS

4. FISA Identity Form :

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

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

5. Technical Scrutineering :

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

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

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

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

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

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

f) Des récupérateurs d'huile d'une capacité minimum de 2 litres, seront prévus pour toutes les voitures d'une cylindrée inférieure à 2 litres, et des récupérateurs d'huile d'une capacité minimum de 3 litres pour toutes les autres voitures. Si la voiture était à l'origine équipée d'un circuit de recyclage d'huile, aucun récupérateur d'huile n'est nécessaire.

N B Les voitures suralimentées sont considérées comme ayant une capacité 1 1/2 plus grande, à ce titre exclusivement.

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

h) Chaque voiture sera équipée d'au moins un rétroviseur d'une surface minimum de 50 cm² dont le bord du miroir sera protégé.

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

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

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

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

m) Le couvre siége du passager doit être flexible sauf s'il était un élément de renfort d'origine de la voiture, auquel cas les bords devraient être protégés. Les sièges des passagers peuvent être enlevés.

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

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

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

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

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

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

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

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

N B For this purpose only, supercharged cars are deemed to have a capacity of 1,5 times greater.

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

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

i) All lamp glasses must be taped or covered.

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

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

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

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

n) Undertrays must be provided with drain holes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE IV - REGLEMENTS CONCERNANT LES PILOTES

6. Les pilotes participant aux épreuves de vitesse pour voitures anciennes doivent se conformer aux exigences de l'Annexe « L » du Code Sportif International concernant les casques, les vêtements résistant au feu, la fiche médicale FIA et les licences. (Le port de vêtements résistants au feu approuvés, bien que conseillé, n'est pas obligatoire pour les pilotes conduisant une voiture construite avant le 1er janvier 1941, sauf lorsqu'ils participent à une épreuve de Coupe FIA. Tous les pilotes doivent être détenteurs d'une licence : soit d'une Licence Internationale « Historique » FISA, du degré approprié, soit de toute Licence Internationale FIA normale de pilote de compétition.

TITLE IV - REGULATIONS FOR DRIVERS

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

FRANCE

CITROEN

RENAULT

5 777	R 14 TS	1380 cc	Homologation groupe 1
5 778	R 30 TX	1200 cc	Homologation groupe 1
5 780	R 18 TL	2/1 E	Intérieur - Alternateur
5 751	R 18 TS	2/1 E	"
		3/2 E	Carosserie
5 877	R 30 TS	1/1 E	Moteur - Intérieur - Carrosserie
5 860	R 30 TS	2/2 E	Intérieur - Moteur - Carrosserie
5 878	R 8 LOTS	1200 cc	Suspension - Direction - Alternateur - Ventilateur - Intérieur - Carrosserie - Échappement

RÉCTIFICATIF A LA LISTE D'HOMOLOGATION 1979/9

AMENDMENT TO THE HOMOLOGATION LIST 1979/9

TOYO -- KOGYO

(et non Nissan)

(and not Nissan)

5 758 CB 2 MS - Capella

1/1 V

5 759 CB 2 NS - Capella

1/1 V

RECTIFICATIONS D'HOMOLOGATIONS

HOMOLOGATION AMENDMENTS

Les différentiels à action limitée (Article 220 de la fiche) qui étaient homologués pour les FORD Fiesta : N^{OS} 5 657 (1.0 I), 5 656 (1.1 I) et 5 692 (1.3 I) sont supprimés à partir du 1.3.80.

The limited-slip differentials (Article 220 of the form) which were homologated for the Fiestas N^{OS} 5 657 (1.0 I) 5 656 (1.1 I) and 5 692 (1.3 I) are cancelled as and from 1.3.80.

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUÉES

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS 1980
ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1980

Valable à partir du / Valid as from January 1, 1980

(YU)

YOUUGOSLAVIE

ZASTAVA

5 784

101 spécial

(1290 cc.)

Homologation groupe 1

1/1 V

Type 1100 - Méditerranée : Carrosserie
Intérieur - Roues - Moteur

(F)

FRANCE

CITROEN

5 776

GX/YL - (GSA X3)

(1299 cc.)

Homologation groupe 1

1/1 V

Carburateur

RENAULT

5 777

R 14 TS

(1360 cc.)

Homologation groupe 1

5 778

R 30 TX

(2664 cc.)

Homologation groupe 1

5 750

R 18 TL

2/1 E

Intérieur - Alternateur

5 751

R 18 TS

2/1 E

" "

3/2 E

Carrosserie

5 677

R 20 TS

1/1 E

Moteur - Intérieur - Carrosserie

5 660

R 30 TS

2/2 E

Intérieur - Moteur - Carrosserie

5 578

R 5 LS/TS

12/8 E

Suspension - Direction - Alternateur -
Ventilateur - Intérieur - Carrosserie - Échappement

(S) SUEDE
 SAAB
 5 771 99 Sedam Turbo (2780 cc.) Transfert groupe 1

(J) JAPON

TOYOTA

5 785 Corolla 1600 GT (1589 cc.) Homologation groupe 1
 5 786 Celica 2200 (2190 cc.) Homologation groupe 1
 1/1 V Carrosseries - Freins
 663 Celica 2000 GT 8/7 V Freins Réservoir

NISSAN

5 684 Datsun HA 10 9/8 V Rapports de pont groupe 2
 667 Datsun Violet GT (1952 cc.) Homologation groupe 4
 1/1 V Version 4 portes
 5 782 Sylvia (1952 cc.) Homologation groupe 1
 1/1 V Carrosseries - Poids - Réservoir 60 L - Freins - Roues
 2/2 V Suspension - Moteur - Embrayage - Boîte de vitesse
 Freins - Couple final - Axe AR - (groupe 2)
 5 685 Datsun PA 10 4/4 V Injection électronique
 5 568 Datsun Sunny 1400 8/8 V Blocs - cylindre
 MITSUBISHI
 5 787 Lancer A 174 A (1597 cc.) Homologation groupe 1

TOYO KOGYO				
5 713	Savanna R X 7 (Custom)	5/4 V	Alimentation - Allumage - Échappement - Freins Dimensions	
		6/2 E	Erratum : Échappement	
(GB) GRANDE BRETAGNE				
B.L.				
5 779	Rover 3500	(3495 cc.)	Homologation groupe 1	
		1/1 V	Culasse	
		2/2 V	Carburateur	
		3/3 V	Freins	
		4/4 V	Rapports de pont groupe 2	
5 780	Rover 2600	(2597 cc.)	Homologation groupe 1	
		1/1 V	Freins	
		2/2 V	Rapports de pont groupe 2	
5781	Rover 2300	(2350 cc.)	Homologation groupe 1	
		1/1 V	Freins	
		2/2 V	Rapports de pont groupe 2	
5 405	1275 GT	27/16 V	Carburateur	
654	TR 8	7/6 V	Carrosserie	
		8/7 V	Pompe pour carter sec	
		25/22 V	Freins	
TALBOT - CHRYSLER				
1 700	Sunbeam Lotus	2174 cc.	Transfert en groupe 2	
		4/2 E	Erratum : roues	
5 674	Sunbeam 1.3	5/2 E	« Chrysler » changé en « Talbot »	
5 675	Sunbeam 1.6	5/2 E	''	

TALBOT - CHRYSLER (suite)

5 676	Sunbeam 1.8	6/3 E	"
5 611	Avenger 1800	14/8 E	"
5 719	Avenger 1600 GT	14/9 E	"
5 525	Hillemén Avenger 1250 TC	16/6 E	"

GRANDE BRETAGNE

(E) ESPAGNE

SEAT

5 775	Ritmo 75 CL	(1438 cc)	Homologation groupe 1
-------	-------------	-------------	-----------------------

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

DAIMLER - BENZ

661	450 SLC	3/3 V	Protection de batterie Arceaux
5 680	450 SLC	6/6 V	Arceaux
5 633	280 E	10/8 V	Arceaux
5 753	280 CE	11/3 E	Rapports de B.V.
		3/3 V	Arceaux
		4/4 V	Freins - Rapport de pont - Réservoir 120 L (groupe 2)

PORCHE

3 075	924	4/4 V	Siège - Arceaux
		5/5 V	Rapports de B.V. et de pont (groupe 4)
3 083	924 Turbo	2/2 V	Siège - Arceaux
		3/1 E	Errata : boîtes de vitesses et rapports de pont

PORCHE (suite)

3 062	911 SC	5/4 V	Rapport de pont groupe 4
OPEL			
666	Ascona 400	3/3 V	Freins
		4/4 V	Freins
		5/5 V	Support de réservoir - Rapports de pont
		6/6 V	Suspension renforcée
		7/7 V	Suspension renforcée - Tableau de bord
		8/8 V	Axe AR
		9/9 V	Arceaux
5 772	T - Car	(1297 cc.)	Homologation groupe 1
		1/1 V	Carrosserie - Roue
		2/2 V	Roue
		3/3 V	Roue
		4/4 V	Carrosseries
5 729	V - Car	7/6 V	Rapports de pont groupe 2
		8/7 V	Frein à main hydraulique - Tableau de bord groupe 2
		9/8 V	Freins groupe 2
		10/9 V	Graissage par carter sec - Direction groupe 2
		11/10 V	Réservoir groupe 2
5 612	Ascona B 1900	24/21 V	Modèle 2000 SRi : Moteur - Carrosserie
		25/22 V	Freins
		26/23 V	Admission moteur
AUDI			
5 774	80 GLE	(1588 cc.)	Homologation groupe 1

Valable à partir du / Valid as from January 1, 1980

RENAULT (suite)

5 650 R 5 Alpine 18/6 E Intérieur - Carrosserie - Roue - Échappement

ALPINE

3 079 A 310 V6 14/5 E Carrosserie - Réservoir - Intérieur

15/6 E Erratum : Empattements

(II) ITALIE

AUTOBIANCHI

5 606 A 112 Abarth 70 hp 12/4 E Carrosserie - B.V. 5 rapports

LANCIA

3 074 Beta - Monte-Carlo 3/3 V Moteur

4/4 V Arceau - radiateur à huile - Suspension (groupe 4)

FIAT

5 716 Ritmo 75 L 21/18 V Graissage par carter sec - Freins - Réservoir (groupe 2)

5 757 Ritmo 65 L 13/11 V Graissage par carter sec - Freins réservoir (groupe 2)

14/12 V Rapports de B.V.

5 717 Ritmo 60 L 20/17 V Graissage par carter sec - Freins - Réservoir

21/18 V Rapports de B.V.

ALFA ROMÉO

5 746 Alfasad TI 1.5 3/3 V Modèle TI 1.3 : Carrosserie - Moteur - Siège

5 745 Alfasad Sprint 1.5 4/4 V Modèle Sprint 1.3 : Siège - Moteur - Carrosserie

VW

5 690	Audi 50/Polo	5/3 E	Moteur : admission et échappement
		6/4 E	Erratum : rapport de 3ème
5 582	Audi 50	19/7 E	Moteur : admission et échappement
5 664	86 - 1,3 I Derby	4/2 E	"
		5/3 E	Erratum : rapport de 3ème
5 601	Polo	16/6 E	Alimentation et échappement moteur
5 734	53 Inj.	16/5 E	B.V. 5 rapports
		17/16 E	Moteur - Freins
5 731	17 Inj.	18/4 E	B.V. 5 rapports
		19/5 E	Moteur - Freins

Valable à partir du / Valid as from February 1, 1980

1 701	AUDI 80 - 1600	(1588 cc.)	Homologation groupe 2
		1/1 V	Renforts de suspension - Protection moteur et B.V. Lubrification par carter sec - groupe 2
		2/2 V	Refroidissement moteur Réservoir - Suspension Direction - Intérieur - Renfort de caisse groupe 2
		3/3 V	Freins groupe 2
		4/4 V	Freins groupe 2
		5/5 V	Direction - Rapports de pont - Carrosseries Suspension - Freins à main - Arceau groupe 2

(F) FRANCE

RENAULT

5 677	R 20 TS	2/1 V	B.V. 5 rapports - Pont moteur
-------	---------	-------	-------------------------------

Code	Modèle	Motor	Boîte de vitesses	Notes
(GB)	GRANDE - BRETAGNE			
5 855				
B.L.				
5 405	1275 GT		28/12 E	Boîte de vitesses
5 679				
Valable à partir du / Valid as from March 1, 1980				
FORD				
5 657	Fiesta 1.0		6/2 E	Erratum : différentiel à action limitée
5 656	Fiesta 1.1		8/2 E	Erratum "
5 692	Fiesta 1.3		5/1 E	Erratum "

Code	Modèle	Motor	Boîte de vitesses	Notes
5 774				
5 715				
5 757				
5 717				
5 746				
5 745				

CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Nom de l'Épreuve	Observations
2/3	USA	†	24 heures Daytona (Championnat du Monde des Marques)	Organisateur/Organizer IMSA - P.o. Box 3465 BRIDGEPORT Conn. 06605
2	F	I	Circuit Bugatti R5	Nouvelle inscription/New entry
5/6	A	†	Oesterreichring (Championnat d'Europe F3)	Adjonction : R5, ALF, F/F
13	USA	†	Grand Prix USA — Watkins Glen (Championnat du Monde F1)	Nouvelle/New date : 5 Octobre
24/25	CS	I	Havirov	Nouvelle/New date : 17/18 Mai
14/15	D	I	Mainz-Finthen	Nouvelle/New date : 17/18 Mai
22	USA	†	Pocono 500 Mile Race	Nouvelle inscription/New entry USAC
29	USA	†	Daytona — 6 Hours	Nouvelle inscription/New entry IMSA - P.o. Box 3465 BRIDGEPORT Conn. 06605
19/20	A	†	Oesterreichring (Championnat d'Europe Tourisme)	Adjonction : R5, ALF, F/F
27	I	†	Pergusa (Championnat d'Europe F2)	Nouvelle/New date : 3 Août
15/17	A	†	Oesterreichring (Championnat du Monde F1)	Adjonction : F/SV, FL8
23/24	D	I	Ulm — Leipheim	Nouvelle/New date : 7/8 Juin
30/31	DK	I	Jyllands — Ringen (TS1, SP5, F/F)	Nom de l'épreuve/Name of the event : Grand Prix Danmark
5	USA	†	Grand Prix Canada — Montreal (Championnat du Monde F1)	Nouvelle/New date : 28 Septembre

RALLIES

Date	Pays	Nom de l'Épreuve	Observations
8	S	Rallye Nord	Nouvelle inscription/New entry
8	YU	Rallye de Femmes (TS1, T2)	Nouvelle inscription/New entry
7/9	RSM	Rallye San Marino (Championnat d'Europe Coef. 1)	Nouvelle/New date : 7/9 Novembre
15	D	Sacks — Rallye Unterfranken	Annulé/Cancelled
15/16	L	Criterion du Luxembourg	Nouvelle/New date : 22/23 Mars
19/20	L	Tour du Luxembourg	Nouvelle/New date : 22/23 Novembre
24/27	I	Rallye Isola D'Elba (Championnat d'Europe Coef. 3)	Nouvelle/New date : 17/19 Avril
30	GB	Welsh Countries Car Climb	Nouvelle inscription/New entry : 8 Salisbury Road - CARDIFF
2/3	CS	Rallye Teplice	Nouvelle/New date : 26/27 Avril
24/25	F	Rallye du Rouergue	Nouvelle inscription/New entry : ASA Rte d'Argent - 13, Avenue Amans Rodat - 1200 RODEZ - Tél. : (65) 68 61 17
24/25	B	Rallye de Ploegsteert	Annulé/Cancelled
6	S	Smedsvangen	Nouvelle inscription/New entry : SMK Orkelljunga - Box 133 - 28600 ORKELLJUNGA
20/21	B	Limburgia Rally	Épreuve Belge/Belgium event : Org. : Autoclub Limburgia - c/o E. Smeets - Ambachtstraat 3 - 3358 HELCHTEREN - Tél. : (011) 53 57 11
27/28	CS	Rallye Barum	Nouvelle/New date : 9/10 Août

COURSES DE COTE – OFF-ROAD – DRAGSTERS

Date	Pays	Nom de l'Épreuve	Observations
19/20	F	Rallycross Marville	Nouvelle/New date : 10/11 Mai
8	F	Courses de cote de Périgueux course	Annulé/Cancelled
14/15	D	AVD/Drag Racing – Mainz Finthen	Nouvelle inscription/New entry : Deutscher Verein Fuer - Drag Racing e.v. im AVD - Felgenstr. 11 - Tél. : 06184/2901
15	CS	Autocross Homolka	Annulé/Cancelled
15	YU	Autocross Int.	Nouvelle inscription/New entry : Auto-Moto Turing Klub - Pesernov Trg 4, 66000 KOPER - Tél. : 066/22 084
5/6	D	Drag Racing – Mainz Finthen	Nouvelle inscription/New entry : Deutscher Verein Fuer - Drag Racing e.v. (AVD - Felgenstr. 11 - 6456 LANGENSEL BOLD - Tél. : 06184/2901
20	YU	Course de cote Lovcen 80 (TS1, T2, GTS3, GT4)	Nouvelle inscription/New entry : Auto-Moto Društvo « Lovcen » Obilica Poljana, bb - 81250 CETINJE
9/10	D	Course de cote Schaumburg	Nouvelle/New date : 16/17 Août
31	YU	Autocross «Prix de Pohorje»	Nouvelle inscription/New entry : Auto-Moto Društvo «Pohorje» Zg. Hoce 25/a - 63211 HOCEPRIMARIBORU - Tél.: 062/61122
6/7	CS	Autocross Homolka	Annulé/Cancelled

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1992
INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

Date	Nom de l'épreuve	Pays	Observations	Classe	Organisation - Organiser
23/24 Février	BURME - TIME				Confederation of Australian Motor Sport - 382 Burke Road, Camberwell, Victoria 3124 Box x 441, print office Camberwell
1/2 Mars	SOUTH PACIFIC INTERNATIONAL				Orange, New South Wales
8/9 Mars	OIG INTERNATIONAL KART PRIX				Gran Park, New South Wales
16/18 Mai	VICTORIA GRAND PRIX				Melbourne Karting, Victoria
18 Mars	LE TOUCHEZ				Les Mors Pichard, Mr. Y. Mercier - 2 rue d'Amiens - 62500 ST Omer
10 Avril	RIMINI				Fik ar Motoclub B. Rimini
29 Avril	KARTING				8 350 st C 139 st
1 Mai					AWK - Signs Demos - 712 38 Staines - Tonbridge
3/4 Mai					Professional Kart Club de l'Essex - 101 Broadway, Ryx House Studios, Ryx Road, Huddersfield, West England
11 Mai	NEUBURG/ERD				Kart Club - Drahtwerkstr. 11, Pilsener in der Knechtsteden 9 - 6000 Basel
11 Mai	HONNE PETERSON MEMORIAL - Circuit Karting Ring				Udreo DMCK - Box 1736 - 1 - 704 17 Solna, Suède
18 Mai	PISTA AZZURRA - CUP COUPE DES CHAMPIONS				
18 Mai	KAPITZEN MICHELHAUSEN Circuit Michelhauser				Kart Club Michelhauser - 131, Kap. - Gerdingsstrasse 118 - Aachen, Tel. (0424) 41 28 024
3/25	PAK LJUBLJANA NATIONAL Circuit Javna Skladista				Auto-Moto Društvo "Jana Husa" - Javna Skladista
24/25 Mai	COUPE DE LA PAIX ET DE L'AMITE				AWK - Ceven Lupa - 87 000 Ceven LUPA - Tonbridge
25 Mai	BELLINZONA				Kart Club Bellinzona - Circuit postale 65 - 6502 Bellinzona
25/28 Mai	HEYSHAW HONOR				Motorway - Heyshaw Kart Club - Mr. J. Roberts, 100 High Road, Ribston Leicesters
28 Mai	ROBBY KARTING RING				Robby Go Kart Klub Jena - Jena, Arvola 2 - 0800 Jena Tel. 63-69 72 78 (Danemark)
31 Mai 1 Juin	COUPE SALTICOURT Circuit Fassel				75-77 Kossena - 70 rue Fendard, Tel. 237 - 48

Nouvelle inscription/New entry : Auto-Moto Društvo «Moste»
Jana Husa 1/a - 61000 LJUBLJANA - Tél. : (061) 43 901

Nouvelle inscription/New entry : Auto-Moto Društvo - Cvetkov
trg. 4 - 62250 PTUJ - Tél. : (062) 77 033

Nouvelle/New date : 17/18 Mai

Nom de l'épreuve

Pays

Date

Prix de Ljubljana (classes A - C) Javna - Skladista

Prix de Ptuj (classes A - C)

Fassberg

YU

YU

D

Mai

Août

Août

25

24

30/31

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1980

1980 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

Date	Nom de l'Epreuve - Name of Event	Classes	Classes	Organisateurs - Organizers
23/24 Février	BURNIE - Tasmanie AUS	AUS		Confédération of Australian Motor Sport - 382 Burke Road, Camberwell, Victoria 3124 Box x 441, post office Camberwell
1/2 Mars	SOUTH PACIFIC INTER- NATIONAL	AUS		Orange, New South Wales
8/9 Mars	CIG INTERNATIONAL KART PRIX	AUS		Oran Park, New South Wales
15/16 Mars	VICTORIA GRAND PRIX	AUS		Melbourne Kartway, Victoria
16 Mars	LE TOUQUET	F		Ligue Nord Picardie, Mr. Y. Marguet - 7 rue d'Amiens - 62500 ST Omer
13 Avril	RIMINI	I	125 cc.	Fik et Motoclub R. Pasolini
20 Avril	Jyllandsringen	DK	E 250 cc. C 125 cc.	Aarhus Automobil Sport - Bent Korstgard, Bogovej 2 8382 Hinnerup HF. 06 - 985402 Danemark
1 Mai	GRAND PRIX SIGMA OLOMOUC - Circuit Olomouc	CS	125 cc.	AMK Sigma Olomouc - 712 19 Olomouc - Tchécoslovaquie
3/4 Mai	RYE HOUSE		100 cc.	Hoddesdon Kart Club c/o Rye House Kart Raceway, Rye House Stadium, Rye Road, Hoddesdon, Herts. England
11 Mai	NEUENBURG / BRD	CH		Kart Club Dreiländerech c/o H. Panosetti In der Klosterreben 9 - 4000 Basel
11 Mai	RONNIE PETERSON MEMORIAL - Circuit Orebro Karting Ring	S	F Mini F, FN, A C, E	Orebro BMCK - Box 1716 - S - 701 17 Orebro - Suède
18 Mai	PISTA AZZURRA - JESOLO COUPE DES CHAMPIONS	I	A 100 cc. 125 cc.	
18 Mai	KARTRENNEN MICHELHAUSEN Circuit Michelhausen	A A		Kart-Club Michelhausen 1150 Wien - Goldschlagstrasse 118 Autriche Tél : 0222/ 92 38 974
24/25	PRIX LJUBLJANA INTER- NATIONAL Circuit Javna Skladisca	YU	100 cc.	Auto-Moto drusto Moste, Ljubljana, Jana Husa Ulica I/a
24/25 Mai	COUPE DE LA PAIX ET DE L'AMITIÉ	CS	125 cc.	AMK Ceska Lipa - 47001 Ceska LIPA - Tchécoslovaquie
25 Mai	BELLINZONA	CH		Kart Club Ticino - Casella postale 65 - 6502 Bellinzona
25/26 Mai	HEYSHAM ROAD	GB	250 cc.	Morecambe and Heysham Kart Club - Mr. I. Roberts, 100 High Road, Halton Lancaster
26 Mai	RODBY KARTING RING	DK	A, C, E	Rodby Go-Kart Klub Jens Sensen, Arovej 2 - 4600 Koge Tél. 03-65 72 75 Danemark
31 Mai 1 Juin	COUPE BALTIQUE Circuit Koszalin	PL	125 cc.	75-737 Koszalin - 70 rue Findera, Tél. 237 - 46

Date	Nom de l'Epreuve - Name of Event	Classes	Organisateurs - Organizers
31 Mai 1 Juin	ST AUBAN 1 Juin	F	A.S.K. François Cevert - Mr. J.M. Delmaere - rue Vicptin Maurel - 04160 Chateau Arnoux
1 Juin	WOHLEN	CH	Kart Renngemeinschaft Zürich c/o R-Carigiet Hevelstrasse 5 8153 Rümlang
14/15 Juin	COUPE POUR LE RUBAN BLEU D'ODRA Circuit Kozle	PL	125 cc. 45 - 086 Opole 18 rue Powstancow - Tél. 39 - 401
15 Juin	ASK JUBTLAEUMS GRAND PRIX Circuit Kobenhavns Go-Kart Bane	DK	A Automobil Sports Klubben Poul Hansen, Kochsvej 2, II th - 1812 Kobenhavn V HF. 01 - 2249 - 65 Danemark
22 Juin	FULDA Championnat d'Europe par équipe		D
22 Juin	20 th YEARS KARTING ANNIVERSARY Circuit Fagerskogen	S	A, C, E, F F Mini FN Enköpings MK Box 235 - S - 199 02 Enköping Suède
28/29 Juin	MATCH SUEDE - FINLANDE - PL POLOGNE - URSS Circuit Koszalin	PL	125 cc. 75 - 737 Koszalin - 70 rue Findera - Tél. 237 - 46
5/6 Juillet	COUPE DE LA PAIX ET DE L'AMITIÉ Circuit V - Riga	SU	6 226047, V - Riga, rue Valniu, 3 URSS
6 Juillet	LAPPCUPEN Circuit Alviks Ring	S	A, C, E F Mini FN, F Umea AK Box 210 - S-901 05 Umea - Suède
9 Juillet	LAPPCUPEN Circuit Trollringen	S	A, C, E F Mini FN, F Lycksele MK Box 110 - S-921 00 Lycksele Suède
12 Juillet	LAPPCUPEN - Harkvallen	S	A, C, E Frösö IF Box 25 - S-832 01 Frösön Suède
13 Juillet	GUERNSEY INTERNA- TIONAL KART GRAND PRIX	GB	100 cc. Guernsey Kart Club Mrs. S. Le Page, Cwm Las, Bovert, St Peters Port Guernsey, CI.
20 Juillet	COUPE JUNIOR COUPE DAMES LE CREUSOT		
20 Juillet	HOLIDAY RACE Circuit Gislaveds Motorbana	S	A, C, FN, F Gislaveds MK Box 13 - S-332 00 Gislaved Suède
22 Juillet	HOLIDAY RACE Toarps Ring	S	A, C, FN, F Toarps MK c/o L-E Bergman Bastugatan 6 - S-510 54 Brämhult Suède
26 Juillet	LOCKARPS RING	S	A, C Malmo AK Box 4165 - 203 12 Malmo - Tél. 040 21 89 78 040 21 79 71
31 Juillet	HOLIDAY RACE	S	A, C, FN, F Kristianstads KK c/o Axelsson Fästringsgatan 21 B - S-291 54 Kristianstad
2/3 Août	MENTON	F	ASK Menton - M. L. Gibelli - 31 Av. Hector Otto Monaco
3 Août	CHAMPIONNAT NORD AMÉRIQUE	CDN	
3 Août	COUNTRY MATCH BETWEEN THE SCANDINAVIAN COUNTRIES	DK	A, C, +E LUG Kobenhavns Go-Kart Bane - Forlandet, 2300 Kobenhavn S+IF. ol - 57 76 64 Danemark

Date	Nom de l'Epreuve - Name of Event	Classes	Organisateurs - Organizers
10 Août	AXAMO RING S	A, C, E,	Jonkopings Karting Club c/o Christer Landen Klovertagen 27 34100 Ljungby - Tél. 0372/12520
17 Août	LIEDOLSHEIM CHAMPIONNAT D D'EUROPE INDIVIDUEL		
17 Août	HAGASLATT S		Wäxjö MS Box 202 - S-351 04 VAXJO Suède
20 Août	BARATSAG KUPA H	A C	Magyar Auto Klub Budapest - 1277 Romer Floris U. 4/a - 158 - 469 Hongrie
23/24 Août	COUPE DU 20ème ANNI- PL VERSAIRE DE KARTING Circuit Bydgoszcz	125 cc.	85 - 027 Bydgoszcz - 68 rue Jagiellonska - Bd 2 - Tél. 410 - 331
24 Août	PRIX PTUJ INTERNATIONAL YU	100 cc. 125 cc.	Auto-moto drusto Pruj, Cuetkov trg 3 Pruj. Yougoslavie
24 Août	BERNE CH		Berner Kart-Racing Club Case postale 1142 - 3001 Berne
31 Août	JYLLANDS RING Championnat d'Europe 250 cc.		
7 Sept.	OLOMOUC Championnat CS d'Europe 125		
7 Sept.	TROPHÉE 140 - Skrydstrup DK		
13/14 Sept	COUPE DE LA PAIX ET DE PL L'AMITIÉ Circuit Kozle (ev. Bydgoszcz)	125 cc.	45 - 086 Opole - 18 rue Powstancow SI - Tél. 39 401 (ev. 85 - 027 Bydgoszcz - 68 rue Jagiellonska, bl 2 Tél. 410 331)
14 Sept.	KARTRENNEN MICHEL- A HAUSEN Circuit Michellhausen		Kart - Club Michelhausen 1150 Wien - Goldschlagstrasse 118 Tél. 022/92 38 974 Autriche
21 Sept.	CHAMPIONNAT DU MONDE B ZOLDER		
12 Octo.	SUGO - Championnat Asie J		
12 Octo.	3 HEURES DE LOCARNO CH		Kart - Club Locarno c/o Giof Longhi - Santa Maria 6596 Gordola
28/30	HONG KONG INTERNA- HK TIONAL AL KART GRAND	A	Hong Kong Kart Club Ltd. Caltex House, 18 th Floor - 258 Hennessy Rd. Hong Kong - Tél. N° 5 - 747466
16/17 Jan 81	ALL AFRICA OPEN ZA C.I.K. CHAMPIONSHIP Circuit Swartkop ster kart raceway	A E	South African Formula «K» Association P.O. Box 588, Kempton Park 1620 Republic of South Africa Tél. 975 9509 Télex 8 2307 SA in conjunction with : Rand Kart and Motor Cycle Club P.O. Box 860, Brakpan 1540 Republic of South Africa
	ADAC NEU-ULMER D	A, C, E, J, N	Adac Ortsclub Illner Donau Ludwigstr. 1 - 7910 Neu-Ulm R.F.A.