

# fédération internationale de l'automobile

N° 145

MARS 1980



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

*Fédération Internationale du Sport Automobile*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE .....	1 et 2
<i>INFORMATIONS TECHNIQUES</i>	
ANNEXE J – APPENDIX J .....	5
COMPOSITION DES COMMISSIONS DE LA FISA POUR 1980 .....	6
<i>INFORMATIONS CIRCUIT ET SÉCURITÉ</i>	
CRITERES POUR LES STANDS (DE RAVITAILLEMENT) AUX CIRCUITS INTERNATIONAUX .....	7
<i>INFORMATIONS VOITURES ANCIENNES</i>	
ANNEXE K – APPENDIX K .....	8 et 9
<i>HOMOLOGATIONS</i>	
LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1980 .....	10 et 11
RECTIFICATIF A LA LISTE D'HOMOLOGATION 1980 PARUE DANS L'ANNUAIRE DU SPORT AUTOMOBILE .....	12
<b>CALENDRIER INTERNATIONAUX</b>	
CIRCUITS .....	Fin du Bulletin
RALLYES .....	Fin du Bulletin
COURSES DE COTE OFF-ROAD / HISTORIQUE .....	Fin du Bulletin
KARTING .....	Fin du Bulletin
KARTING .....	Fin du Bulletin

<i>Fédération Internationale du Sport Automobile</i>	
<b>PRESS COMMUNIQUE</b> .....	<b>1 et 2</b>
<i>TECHNICAL INFORMATION</i>	
<b>APPENDIX J</b> .....	<b>5</b>
<b>COMPOSITION OF THE 1980 FISA COMMISSIONS</b> .....	<b>6</b>
<i>CIRCUITS AND SAFETY INFORMATION</i>	
<b>CRITERIA FOR PITS AT INTERNATIONAL CIRCUITS</b> .....	<b>7</b>
<i>INFORMATION HISTORICAL CARS</i>	
<b>APPENDIX K</b> .....	<b>8 et 9</b>
<i>HOMOLOGATIONS</i>	
<b>ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1980</b> .....	<b>10 et 11</b>
<b>AMENDMENT TO THE 1980 HOMOLOGATION APPERARING IN THE LIST</b>	
<b>YEAR BOOK OF AUTOMOBILE SPORT</b> .....	<b>12</b>
<b>INTERNATIONAL CALENDARS</b>	
<b>CIRCUITS</b> .....	<b>End of the Bulletin</b>
<b>RALLIES</b> .....	<b>End of the Bulletin</b>
<b>COURSES DE COTE – OFF-ROAD / HISTORICAL</b> .....	<b>End of the Bulletin</b>
<b>KARTING</b> .....	<b>End of the Bulletin</b>
<b>KARTING</b> .....	<b>End of the Bulletin</b>

---

**COMMUNIQUÉ DE PRESSE**

---

Le COMITÉ EXÉCUTIF de la FISA s'est réuni hier le 22 Février à Paris, en séance extraordinaire sous la Présidence de Jean-Marie BALESTRE, Président de la FISA et Vice-Président de la FIA. 14 membres sur 17 étaient présents dont les Représentants des pays suivants : USA, GRANDE BRETAGNE, ALLEMAGNE, ITALIE, HOLLANDE, ESPAGNE, MONACO, FRANCE, GRECE, JAPON, CÔTE D'IVOIRE, ainsi que les Présidents de la FOCA, du BPICA et les Présidents des Commissions des Règlements et des Organismes de Grands Prix de Formule 1.

Au cours de cette réunion des décisions très importantes ont été prises concernant les Règlements et l'Organisation des Championnats du Monde de la FIA.

**FORMULE 1 :****1 - SUPPRESSION DES JUPES**

En application du chapitre XV du Code Sportif, une première mesure a été prise pour des raisons de sécurité : les jupes des voitures de Formule 1 sont interdites à partir du 1er Janvier 1981. Les constructeurs disposent donc de 10 mois pour modifier en conséquence les voitures de la prochaine saison. La FISA avait déjà pris une décision identique l'année dernière pour les voitures de Formule 2 et Formule 3. D'autres mesures de sécurité sont actuellement à l'étude entre la Commission Technique et les Constructeurs concernant l'ensemble de la voiture.

**2 - LIMITATION DES PNEUS DE QUALIFICATION**

Le COMITÉ EXÉCUTIF a adopté à l'unanimité la proposition présentée par le groupe de travail de Formule 1 qui s'est réuni à Londres le 13 Février et qui était composé de MM. J.M. BALESTRE (FISA), D. ONGARO (FISA), L. MEHL (GOODYEAR), P. DUPASQUIER (MICHELIN), B. ECCLESTONE (FOCA), M. MOSLEY (FOCA).

Toutefois ce règlement n'entrera en vigueur qu'au Grand Prix de Belgique à ZOLDER et si dans son application pratique des inconvénients devaient apparaître, les modifications nécessaires seraient immédiatement apportées.

De plus le COMITÉ EXÉCUTIF a porté à 250.000 dollars le montant de l'amende qui serait infligée aux manufacturiers en cas de fraude.

**3 - CALENDRIER 1980**

A la demande de l'Autorité Sportive des USA (ACCUS) et en raison des garanties nouvelles qu'elle a apporté, le Grand Prix des USA de WATKINS GLEN est fixé au 5 Octobre. Les Organismes se sont totalement engagés à effectuer les travaux nécessaires concernant la piste, l'aménagement du Paddock, l'installation d'une salle de presse équipée de télex et téléphones, la sécurité des personnes et du public. Si ces engagements n'étaient pas tenus et en accord avec l'ACCUS, le Grand Prix de WATKINS GLEN serait définitivement exclu du Championnat du Monde.

Par ailleurs, et à la demande des USA, le Grand Prix de LAS VEGAS a été déplacé à sa date primitive du 2 Novembre à condition que cela ne pose pas de difficultés trop graves aux concurrents.

Dans ces conditions le Calendrier de fin d'année est le suivant : 28 Septembre GP du CANADA - 5 Octobre GP WATKINS GLEN - 2 Novembre GP LAS VEGAS.

**4 - A L'AVENIR :**

Aucune candidature de Grand Prix de Formule 1 ne sera retenue si le circuit n'est pas construit et homologué par la Commission de sécurité.

**5 - INTERLAGOS**

A la suite des incidents de cette année au Grand Prix du BRÉSIL le COMITÉ EXÉCUTIF a pris connaissance du rapport de l'Inspecteur et de l'Observateur de la FISA. Interlagos ne sera plus retenu pour le Championnat aussi longtemps que les travaux de revêtement et ceux exigés par la FISA n'auront pas été exécutés.

## CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE :

En 1981 il est créé un nouveau Championnat du Monde d'Endurance pour pilotes et constructeurs.

Il remplace l'ancien Championnat du Monde des Marques.

Les pilotes marqueront des points dans toutes les courses de l'ancien Challenge des Pilotes d'Endurance, c'est-à-dire environ 15 courses et pour les Constructeurs, seules 6 courses sont retenues : 24 heures de DAYTONA plus une autre course Américaine, 24 heures du MANS, MONZA, NURBURGRING et SILVERSTONE ou BRANDS HATCH. Les courses devront être d'un minimum de 6 heures.

Les voitures utilisées seront proches des voitures de Grand Tourisme commercialisées, construites à l'unité, avec carrosserie fermée. Le moteur sera déterminé par les parties concernées.

Une Commission du Championnat du Monde d'Endurance est constituée ; dont feront partie les Représentants des Organisateurs des Constructeurs et de la Commission Technique.

En conséquence et avec l'accord du COMITÉ de la FIA pour 1981 les Championnats du Monde Automobile se présenteront sous la forme de 3 Championnats :

Championnat du Monde d'Endurance de la FIA pour Pilotes (15 courses) et Constructeurs (6 courses)

Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA pour Pilotes et Constructeurs.

Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes (13 Rallyes) et pour Constructeurs (10 Rallyes).

## JACKIE STEWART ET JUAN-MANUEL FANGIO MEMBRES D'HONNEUR DE LA FISA

A l'unanimité, le COMITÉ EXECUTIF a élu les deux anciens Champions du Monde JACKIE STEWART ET JUAN-MANUEL FANGIO, membres d'honneur de la Fédération Internationale du Sport Automobile.



---

**PRESS COMMUNIQUE**

---

The FISA EXECUTIVE COMMITTEE held an extraordinary meeting in Paris yesterday 22nd February, under the Presidency of Jean-Marie BALESTRE, the FISA President and Vice-President of the FIA. 14 of the 17 members were present representing the following countries : the USA, GREATBRITAIN, GERMANY, ITALY, HOLLAND, SPAIN, MONACO, FRANCE, GREECE, JAPAN and the IVORY COAST as well as the FOCA President, the BPICA President plus the Presidents of the Regulations Commission and the F1 Grand Prix Organizers Commission.

During this meeting very important decisions were taken concerning the regulations and organization of the FIA World Championships.

**FORMULA 1 :****1 - BANNING OF SKIRTS**

Applying chapter XV of the Sporting Code a first step has been taken for safety reasons : skirts are banned on F1 cars as and from 1st January 1981. Thus, the Constructors have 10 months in which to modify their cars for next year. Last year the FISA had already taken an identical decision for F2 and F3 cars. Other safety measures are at present being studied by the Technical Commission and the Constructors involving the car as a whole.

**2 - LIMITATION OF QUALIFYING TYRES**

The EXECUTIVE COMMITTEE gave its unanimous agreement to the proposal put forward by the Formula 1 Working Group which met in London on 13th February and was made up of Messrs. J.M. BALESTRE (FISA), D. ONGARO (FISA), L. MEHL (GOODYEAR), P. DUPASQUIER (MICHELIN), B. ECCLESTONE (FOCA), M. MOSLEY (FOCA)

However, these regulations will not come into force until the Belgian Grand Prix at ZOLDER and if in its practical application certain loopholes appear, the necessary modifications will be made immediately.

As well as this, the EXECUTIVE COMMITTEE has increased the fine which will be imposed on the manufacturers in the case of cheating, to 250.000 dollars.

**3 1980 CALENDAR**

On the request of the United States Sporting Authority (ACCUS), and because of the guarantees which it has given, the USA Grand Prix at WATKINS GLEN has been fixed for 5th October. The Organizers have given a solemn undertaking to carry out the necessary work concerning the track, the paddock facilities, the installation of a press room equipped with telex and telephones plus the safety of the public. It has been agreed with ACCUS that, if these undertakings are not respected, the WATKINS GLEN Grand Prix will be permanently excluded from the World Championship.

Furthermore, and again at the request of the USA, the LAS VEGAS Grand Prix has been put back to its original date of 2nd November provided that this does not pose too many serious problems for the competitors.

Thus, the Calendar for the end of the year is as follows : 28th September, CANADIAN GP - 5th October, WATKINS GLEN GP - 2nd November, LAS VEGA GP.

**4 - FOR THE FUTURE :**

No candidature for an F1 Grand Prix will be retained unless the circuit has been constructed, and homologated by the Safety Commission.

**5 - INTERLAGOS**

Following the incidents which took place this year during the BRAZILIAN Grand Prix, the EXECUTIVE COMMITTEE has looked at the reports of the FISA Inspector and Observer. Interlagos will not be considered for the Championship as long as the work on the surface plus that required by the FISA has not been carried out.

## WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP :

A new World Endurance Championship has been created for Drivers and Manufacturers for 1981.

It replaces the old World Championship for Makes.

Drivers will score points in all the races of the former Endurance Challenge for Drivers namely, about 15 races, and for the manufacturers only 6 races will count : the DAYTONA 24 Hour Race plus another American one, the LE MANS 24 Hour Race, MONZA, NURBURGRING plus SILVERSTONE or BRANDS HATCH. The races will have a minimum duration of 6 hours. The cars used will be close to Grand Touring cars sold commercially, but will not have to be homologated and will have enclosed bodywork. The engine formula will be decided upon by the parties involved.

A World Endurance Championship Commission is being set up and will be composed of the representatives of the organizers, manufacturers, and the Technical Commission.

As a result and with the agreement of the FIA, the 1981 World Championship for Motor Cars will appear in the form of 3 Championships

FIA Endurance Championship for Drivers (15 races) and Manufacturers (6 races).

FIA Formula 1 Championship for Drivers and Constructors.

FIA World Rally Championship for Drivers (13 Rallies) and Manufacturers (10 Rallies)

## FISA HONORARY MEMBERS : JACKIE STEWART AND JUAN-MANUEL FANGIO

The EXECUTIVE COMMITTEE unanimously elected JACKIE STEWART and JUAN-MANUEL FANGIO as honorary members of the International Motor Sport Federation (FISA).



On the request of the United States Sporting Authority (ACCU), and because of the guarantee which it has given, the USA Grand Prix at WATKINS GLEN has been fixed for 5th October. The organizers have given a solemn undertaking to carry out the necessary work concerning the track, the paddock facilities, the installation of a press room equipped with tele-phones and the safety of the public. It has been agreed with ACCU that if these undertakings are not respected, the WATKINS GLEN Grand Prix will be permanently excluded from the World Championship.

Furthermore, and again at the request of the USA, the LAS VEGAS Grand Prix has been put back to its original date of 2nd November, provided that this does not pose too many serious problems for the competitor.

Thus, the Calendar for the end of the year is as follows : 28th September, CANADIAN GP - 5th October, WATKINS GLEN GP and November, LAS VEGAS GP.

4 - FOR THE FUTURE

The candidate for an F1 Grand Prix will be retained unless the circuit has been constructed, and homologated by the Safety Commission.

2 - INTERLAGOS

Following the incidents which took place this year during the BRAZILIAN Grand Prix, the EXECUTIVE COMMITTEE has looked at the reports of the FISA inspectors and observers. Inspectors will not be considered for the Championship as long as the work on the surface pits that required by the FISA has not been carried out.

**ANNEXE J - APPENDIX J****ARTICLE 252 - m**

Le texte de cet article est changé en :  
« Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet » (à partir du 1.3.80).

**ARTICLE 253 - f - 4 :**

Les adresses suivantes sont changées :

Don Allen Inc., 401 Agee Road, Grants Has, Oregon 97526  
Aero Tec labs, Hewson Avenue, Warcick, N.J. 07463.

**ARTICLE 274 - 6 - 4 : (F1)**

Même changement que pour 253 - f - 4.

**ARTICLE 275 - 3 - 8 : (F3)**

Ajouter à la fin de cet article (à partir du 1.1.82) :

**F3 seulement :**

« Le fond des F3 devra être plan dans les limites de la surface définie par l'empattement et la largeur maximale permise de la carrosserie. Il sera constitué d'une surface continue imperméable à l'air.

La tolérance de hauteur admise entre deux points quelconques de cette surface sera de 10 mm. Ni le moteur, ni les points d'attache de suspension ne seront dans ce cas considérés comme faisant partie du fond de la voiture ».

**ARTICLE 275 - 4 - 1 : (F2/3)**

Contrairement à ce qui a été publié dans le Bulletin N° 143 les nouveaux poids minimum, cités dans ce même Bulletin, (F2 : 515 kg - F3 : 455 kg) sont obligatoires à partir du 1.3.80.

**ARTICLE 275 - 6 - 2 : (F2/3)**

A partir du 1.3.80 la température de 260° C est changée en 230° C.

**ARTICLE 275 - 6 - 3 - d : (F2/3)**

Même changement que pour 253 - f - 4.

**ARTICLE 275 - 7 - 2 : (F2/3)**

Même changement que pour 275 - 6 - 2 (à partir du 1.3.80)

**ARTICLE 252 - m :**

*The text of this article is changed into  
« surface swept by the linings on the drum, or by the pads on both side of the disc when the wheel turns a complete revolution (as and from 1.3.80).*

**ARTICLE 253 - f - 4 :**

*The following addresses have been changed :*

*Don Allen Inc. 401 Agee Road, Grants Has, Oregon 97526  
Aero Tec labs, Hewson Avenue, Warcick, N.J. 07463.*

**ARTICLE 274 - 6 - 4 : (F1)**

*Same change as for 253 - f - 4.*

**ARTICLE 275 - 3 - 8 : (F3)**

*Add to the end of this article (as and from 1.1.82).*

**F3 only :**

*« The base of F3 cars must be flat within the limits of the surface defined by the wheel base and the maximum body width allowed. It will be made up of a continuous surface through which air cannot pass.*

*The height tolerance allowed between any two points of this surface shall be 10 mm. Neither the engine nor the suspension fixing points shall in this case, be considered as being part of the car base ».*

**ARTICLE 275 - 4 - 1 : (F2/3)**

*Contrary to what was published in Bulletin 143, the new minimum weights quoted in this same Bulletin (F2 : 515 kg - F3 : 455 kg) are obligatory as and from 1.3.80.*

**ARTICLE 275 - 6 - 2 : (F2/3)**

*As and from 1.3.80 the temperature of 260° C is changed into 230° C.*

**ARTICLE 275 - 6 - 3 - d : (F2/3)**

*Same change as for 253 - f - 4.*

**ARTICLE 275 - 7 - 2 : (F2/3)**

*Same change as for 275 - 6 - 2 (as and from 1.3.80).*

**COMPOSITION DES COMMISSIONS DE LA FISA POUR 1980**  
**COMPOSITION OF THE 1980 FISA COMMISSIONS**

Les corrections suivantes sont apportées à la liste des membres des commissions de la FISA parue au Bulletin 143 (Janvier 80).  
*The following corrections have been made to the list of FISA Commission members published in Bulletin 143 (January 80).*

**Commission Technique :** Mr. BISHOP remplace Mr. MORETTI  
**Technical Commission :** Mr BISHOP replaces Mr. MORETTI

**Commission de la Sécurité :** Mr. STEINMETZ est ajouté à la liste  
**Safety Commission :** Mr. STEINMETZ is added to the list

**Commission des Homologations :** Mr. P. FRERE est ajouté à la liste  
**Homologations' Commission :** Mr. P. FRERE is added to the list

**Commission Off-Road :** MM. JONSSON et RUNG sont ajoutées à la liste  
**Off-Road Commission :** MM. JONSSON and RUNG are added to the list.

**RALLYES - RALLIES**

Il est rappelé qu'un conducteur classé dans les 3 premiers, d'une épreuve comptant pour le Championnat du Monde des Rallyes pour Marques ou pour le Championnat du Monde des Rallyes pour Conducteurs, sera de ce fait, inclu en cours d'année dans la liste des Pilotes de 1ère priorité.

*You are reminded that a driver finishing in the first three in a World Championship for Makes Rally or in a World Championship for Drivers Rally, will be automatically added to the first seeded Rally Drivers list during the year.*

## CRITERES POUR LES STANDS (DE RAVITAILLEMENT) AUX CIRCUITS INTERNATIONAUX CRITERIA FOR PITS AT INTERNATIONAL CIRCUITS

Ces critères s'appliquent aux circuits nouveaux, aux circuits dont les stands subissent une reconstruction et aux circuits souhaitant organiser des épreuves de Championnat, Trophée ou Coupe FIA pour la première fois. Pour les autres cas, les critères seront appliqués en fonction des possibilités des circuits concernés et en accord avec la Commission des circuits et les termes de licence de parcours. Dans tous les cas, l'installation des stands sera étudiée avec la Commission.

### Stands pour les épreuves autres que celles du Championnat du Monde F1 :

Chaque stand devrait avoir une longueur d'au moins 4 m et le nombre de stands devrait être égal à au moins celui des voitures dans la course. La longueur standard de 4 ou 5 m est recommandée pour que les stands puissent être convertis en stands de F1, si besoin est.

Pour les courses de courte durée (jusqu'à 2 heures) qui risquent d'occasionner des arrêts au stands (pour ravitailler ou changer les pneus), la largeur devrait être d'au moins 5 m pour chaque voiture. En conséquence lorsque les stands ayant une largeur de 4 m sont utilisés, leur nombre devrait être augmenté de 50 % pour permettre une largeur de 6 m par voiture.

Sur chaque circuit, le nombre et la longueur des stands peuvent être calculés sur la base du nombre de voitures autorisées à prendre le départ dans toutes les catégories de voitures que le circuit peut accueillir, voir Annexe 2, point D, des critères de Sécurité.

La longueur totale ne devrait pas dépasser 230 m, qui correspondent à 46 stands de 5 m chacun, ou de 57 stands de 4 m chacun.

La profondeur minimale de chaque stand devrait être de 3.50 m. Chaque stand devrait avoir une porte avant, ou au moins une ouverture, de 2.50 m de largeur et une porte arrière d'une largeur de 0.80 m.

La voie devant les stands et la zone derrière les stands devraient avoir une largeur minimale de 10 m chacune.

### Stands pour les épreuves du Championnat du Monde F1 :

Les dimensions ci-dessous indiquées devraient être respectées pour les stands destinés à des équipes de 3 voitures (2 voitures pour la course et 1 de réserve). Pour les équipes de 2 voitures, la longueur frontale du stand peut être réduit d'un tiers.

*The following Criteria apply to new circuits, circuits rebuilding their pits or circuits applying for FIA Championship Trophy or Cup events for the first time. In other cases the criteria will be applied according to the circuits' possibilities and in accordance with the Circuits Commission and the terms of the course licence. In all cases, the pits installation will be studied with the Commission.*

### *Pits for events other than those of the World Championship for F1 :*

*Each pit should have a length of at least 4 m and the number of pits should be at least equal to that of the cars in the race.*

*The standard length of 4 or 5 m is recommended to make the pits convertible into F1 pits, if necessary.*

*For short races (up to 2 hours) which may involve pit stops (e.g. for refuelling or changing tyres) the frontage should be at least 5 m for each car. Consequently, where 4 m pits are used, their number should be increased by 50 % to allow for a 6 m frontage per car.*

*On each circuit the number and length of pits can be established on the basis of the number of cars allowed to start in all categories of races for which the circuit is intended, as indicated in Appendix 2, point D, of the FISA Safety Criteria.*

*The total length of pits should not exceed 230 m, corresponding to 46 5-m pits or 57 4-m pits.*

*The minimum depth of pits should be 3.50 m. Each pit should have a front door, or at least an opening, 2.50 m wide, and a back door 0.80 m wide.*

*The front pit lane and the back area should be at least 10 m wide each.*

### *Pits for F1 World Championship Events :*

*The following dimensions should be respected for use by 3-car teams (2 race-cars plus 1 training car). For 2-car teams, the frontal length of the units may be reduced by one third.*

---

**ANNEXE K / APPENDIX K**


---

**CORRECTION AU BULLETIN N° 144, ANNEXE K  
1980 - VERSION ANGLAISE**

A l'Article 3.3.3. l), « Wheels and Tyres » - version Anglaise uniquement, « 500 kg » devrait être « 600 kg », au 3ème paragraphe.

**ELIGIBILITÉ DES VOITURES**

A partir du 1er Janvier 1981 :

Seules seront éligibles pour les compétitions courues selon les règles de l'Annexe K, les voitures ayant une histoire continue, qui remonte du présent jusqu'à leur date d'origine prétendue dont la preuve peut être fournie. Cette histoire doit être jointe à la fiche d'identité FISA.

Jusqu'au 1er Janvier 1981 les ASN auront la responsabilité totale pour l'homologation des voitures en appliquant les prévisions actuelles de l'annexe K.

**MODIFICATIONS A L'ANNEXE K, ARTICLE 3.3.3.  
AVEC EFFET A PARTIR DU 1er JANVIER 1981****ARTICLE 3.3.3. f) Moteur :**

Remplacer « la course ne doit pas s'écarter des normes du fabricant, et l'alésage ne doit pas être augmenté de plus de 10 % par « la course ne doit pas s'écarter des côtes dont existe la preuve qu'elles ont été utilisées dans ce modèle. 'époque en question l'alésage ne peut pas être augmenté de plus de 2 mm (après la deuxième guerre) ou 5 % (avant guerre) par rapport à la côte standard de l'alésage relative à la course choisie, et dont existe la preuve qu'il a été utilisé dans ce modèle, à l'époque en question. Toute augmentation de cylindrée ne devrait pas dépasser les limites de la classe de cylindrée en question.

**ARTICLE 3.3.3. l) Roues et Pneus :**

La largeur des jantes ne dépassera pas six pouces et demie (16,5 cm).

**NOUVEL ARTICLE 3.3.3. n) Lubrification :**

Le changement du système de lubrification n'est autorisé que si la preuve existe qu'une conversion ou substitution similaire a été réalisée sur ce modèle lors de l'époque en question, sauf indication contraire dans le règlement du Championnat.

**CORRECTION TO BULLETIN N° 144, 1980 APPENDIX K**

In Article 3.3.3. l), « Wheels and Tyres », paragraph 3, « more than 500 kg » should read « more than 600 kg » (the French version is correct).

**ELIGIBILITY**

From 1st January 1981

Vehicles will only be eligible to take part in competitions under Appendix K rules if a continuous traceable history from their claimed date of origin to the present day can be demonstrated. This history must be attached to the FISA identification form.

Until 1st January 1981, ASN's will have entire responsibility for homologating cars in application of the existing conditions of Appendix K.

**MODIFICATIONS TO APPENDIX K, ARTICLE 3.3.3.  
WITH EFFECT FROM 1st JANUARY 1981****ARTICLE 3.3.3. f) Engine .**

Replace « stroke may not be altered from the maker's standard and bore may not be increased by more than 10 per cent » with « 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 bore size, related to the chosen stroke, and proven to have been used in that model in the period. Any capacity increase should not extend beyond the limit of the relevant capacity class.

**ARTICLE 3.3.3. l) Wheels and Tyres :**

Rims shall not exceed 6 1/2 inches (16,5 cm) width.

**NEW ARTICLE 3.3.3. n) Lubrication :**

It is only permissible to change the system of lubrication if there is evidence of a similar conversion or substitution having been effected within the period on that model unless Championship rules stipulate otherwise.

**a) stand à un corps, avec fonction mixte de ravitaillement et de garage :**

- longueur	15 m	ou	12 m.
- profondeur	8 m		10 m.

Ces dimensions sont acceptables si la surface disponible derrière les boxes à une profondeur d'au moins 21 m, et est donc adaptable à la fonction de parking pour les camions des concurrents ; si telle condition ne se vérifie pas (étant bien entendu la longueur de 15 m, ou 12 m.) les dimensions de la profondeur des stands sont augmentées à 10 m, pour la longueur de 15 m et à 12 m 50 pour la longueur de 12 m.

**b) stands à deux corps séparés, un, pour la fonction de box de ravitaillement et l'autre pour la fonction de garage**

surface de ravitaillement	
longueur	15 m ou 12 m
profondeur	3 m 50

surface garage	
longueur	15 m
profondeur	6 m 50

ou	
longueur	12 m
profondeur	9 m.

La distance entre les deux surfaces doit être normalement de 10 m.

**c) la surface, devant et derrière les stands, doit avoir en tout cas une profondeur d'au moins 10 m.**

**d) longueur totale de la ligne des stands ne sera pas inférieure à 184 m, et pas supérieure à 230 m.**

**a) single unit pit with combined refuelling and garaging facilities.**

- length	15 m	or	12 m
- depth	8 m		10 m

*These dimensions are acceptable if the available space behind the pits has a depth of at least 21 m, and can thus be used as parking space for the competitors' transporters. If such conditions do not exist (apart from the lengths of 15 or 12 m), the depth of the pits will be increased to 10 m for the length of 15 m, and to 12.5 for the length of 12.*

**b) double unit pits (separated) . one unit for refuelling and the other for garaging**

- refuelling area	
length	15 or 12 m
depth	3.50 m

garage area	
length	15 m
depth	6.50 m

or	
length	12 m
depth	9 m.

*The distance between the 2 areas must normally be 10 m.*

**c) the surface in front of and behind the pits must, in any case, have a depth of at least 10 m.**

**d) the total length of the pit lane should not be less than 184 m and not more than 230 m.**

**LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1980**  
**ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1980**

**Valable à partir du 1er Février 1980**  
**Valid as from 1st February 1980**

**GB GRANDE BRETAGNE**

**CHRYSLER**

5788 Sunbeam T.I. 1.6 (1598 cc) Homologation groupe 1

**B.L. BRITISH LEYLAN**

5779 Rover 3500 5/1E Erratum : Alésage

**I ITALIE**

**ALFA ROMEO**

668 Alfetta Turbodelta (2747 cc) Homologation groupe 4

**R ROUMANIE**

**DACIA**

5496 1300 1/1 V Freins AV - couple conique

**J JAPON**

**ISUZU**

1702 PF60E Gemini ZZ (1817 cc) Homologation groupe 2  
1/1 V Freins

**FUJI-HEAVY**

5789 Subaru 1.8 (1781 cc) Homologation groupe 1  
5790 Subaru 1.6 (1595 cc) Homologation groupe 1  
1/1 V Carrosseries - dimensions - roues - Moteur -  
suspension - boîte de vitesses - intérieur - freins -  
Protections  
5791 Subaru 1.3 (1298 cc) Homologation groupe 1

Valable à partir du 1er Mars 1980

Valid as from 1st March 1980

PL

POLOGNE

FSM

5752

126 P 650

3/3 V

Freins - roues -

D

ALLEMAGNE

BMW

5711

323 I

2/2 V

Différentiel à action limitée

1703

635 CSi

(3453 cc)

Homologation en groupe 2

AUDI

5774

80 GLE

1/1 V

Roues - carrosseries - arceau -

FORD

5783

Fiesta 1600

(1599 cc)

Homologation groupe 1

8/8 V

Sièges

J

JAPON

TOYOTA

5702

Celica 2000 GT

8/2 E

Coupé 2 portes - dimensions - poids -

9/3 E

Moteur - boîtes de vitesses -

### SUSPENSION D'HOMOLOGATION

A compter du 1 Avril 1980, la culasse 16 soupapes (variante 6/5V), le volant moteur (7/6V), la bielle renforcée (7/6V), le vilebrequin (7/6V) et le mécanisme d'embrayage (7/6V) sont provisoirement suspendus de la fiche d'homologation de la Toyota Celica 2000 GT Rally RA 45 (N° 663), pour complément d'enquête.

### SUSPENSION OF AN HOMOLOGATION

From 1st April 1980, the 16 valve cylinderhead variant (6/5V), the flywheel (7/6V), the reinforced conrod (7/6V), the crankshaft (7/6V), and the clutch mechanism (7/6V) are provisionally suspended on the Toyota Celica 2000 GT Rally RA 45 homologation form (N° 663). Reason : additional information required.

**RECTIFICATIF A LA LISTE D'HOMOLOGATION 1980 PARUE DANS L'ANNUAIRE  
DU SPORT AUTOMOBILE**

**AMENDMENT TO THE 1980 HOMOLOGATION LIST APPEARING IN THE LIST  
YEAR BOOK OF AUTOMOBILE SPORT**

Les voitures suivantes doivent être rétablies dans cette liste

The following cars should be reinstated on this list

5420 Toyota Corolla Coupé 1400/1600 (1407/1588) (81)

3082 Fiat X 1.9 (1995) (83 +)

---

## KARTING

---

Les moteurs de Karting suivants sont homologués en classe Intercontinentale A :

*The following Karting engines have been homologated in class A Intercontinental as and from 1.1.80 :*

- à partir du 1.1.80 :
- *as and from 1.1.80 :*

### TAL-KO (GB)

80/01	TKM L90 TT
80/02	TKM FF99 TT
80/03	TKM FF99 3 port

- à partir du 1.2.80 :
- *as and from 1.2.80:*

### ZIP-KART (GB)

80/04	ZIP 48
-------	--------

### AUDAX (I)

80/05	A2
-------	----

- à partir du 1.3.80 :
- *as and from 1.3.80 :*

### IAME (I)

80/06	BM Atlas 15
80/07	Parilla TT 25
80/08	Parilla TT 27