

fédération internationale de l'automobile

MAI 1980

N° 147



bulletin mensuel de la fédération internationale du sport automobile

COMMUNIQUÉ	page 1
INFORMATIONS SPORTIVES INTERRUPTION DES ESSAIS	2
INFORMATIONS VOITURES ANCIENNES ANNEXE K	3 à 7
INFORMATIONS OFF-ROAD RALLYCROSS	8 à 15
INFORMATIONS TECHNIQUES ANNEXE J	16
INFORMATIONS CIRCUITS ET SÉCURITÉ CIRCUITS DESTINÉS A DES ÉPREUVES D'UN CHAMPIONNAT DU MONDE FIA	17
RAPPELS AUX ORGANISATEURS DES ÉPREUVES SUR CIRCUITS	17
INFORMATIONS RALLYES LISTE DES PILOTES DE RALLYES DE 2 ^{ème} PRIORITÉ	18
HOMOLOGATIONS LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION	19 et 20
CALENDRIERS INTERNATIONAUX	Fin du Bulletin
DÉFINITION DES CHAMPIONNATS CIK INDIVIDUEL	feuilles vertes
FICHE D'HOMOLOGATION TYPE	feuilles vertes
SPECIMEN	feuilles vertes
RALLYES	feuille marron clair
CIRCUITS	feuille marron clair
COURSE DE COTE/OFF-ROAD/DAGSTERS	feuille marron clair
KARTING	feuille verte

COMMUNIQUE DE LA FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE
COMMUNIQUE OF THE FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F.1

1 - CLASSEMENT :

En application du règlement 1980 du Championnat et au cas où le Grand Prix de Las Vegas n'aurait pas lieu c'est la deuxième demi-saison qui comprendra le plus grand nombre d'épreuves. La première demi-saison se terminera donc au Grand Prix d'Espagne (inclus).

2 - GRAND PRIX DE BELGIQUE :

Le collège des Commissaires Sportifs du Grand Prix de Belgique a infligé une amende de 2000 dollars aux pilotes qui ne se sont pas présentés au Briefing de course organisé pour l'explication des mesures de sécurité.

3 - PNEUMATIQUES :

Le nouveau règlement des pneumatiques de la FISA dont l'objectif est de supprimer les pneus de qualification et de réduire le coût de la compétition a été mis en application pour la première fois au Grand Prix de Belgique. Grâce aux moyens mis en place par Mr. Belien et les Organisateurs de Zolder, grâce aux efforts de Goodyear, de Michelin, et la bonne volonté de toutes les équipes, cette opération s'est déroulée avec succès. Le règlement actuel est maintenu jusqu'à nouvel ordre. Tous les Organisateurs des Grands Prix Européens avaient été convoqués pour assister à cette opération afin de mettre au point en pratique leurs propres dispositifs.

4 - GRAND PRIX DE MONACO :

Pour les essais chronométrés du Grand Prix de Monaco l'Automobile Club appliquera les prescriptions de la Commission de Sécurité de la FISA qui limite à 24 le nombre des voitures et celles de la Commission de F1 qui a décidé que les 20 voitures ayant marqué des points au Championnat 1979 sont admises d'office. En application du règlement particulier de l'épreuve, les Organisateurs ont inclus les 2 Alfa Romeo qui ont marqué des points en 1980. Les 2 autres places seront attribuées sur le résultat d'essais de pré-qualification.

CONGRES DE RIO DE JANEIRO

A l'issue du Rallye de l'Acropole, épreuve comptant pour le Championnat du Monde des Rallyes, le Comité Exécutif de la FISA et le Bureau de la FIA se réuniront à Athènes les 2 et 3 juin. Ils examineront notamment les contestations publiées dans la presse par l'un des membres du Comité au sujet des décisions du Congrès de la FIA de RIO DE JANEIRO.

WORLD CHAMPIONSHIP FOR F.1 DRIVERS

1 - CLASSIFICATION :

In application of the 1980 Championship Regulations and should the Las Vegas Grand Prix not take place, the second half-season will have the greatest number of events. Thus the first half-season will finish with the Spanish Grand Prix (included).

2 - BELGIAN GRAND PRIX :

The Stewards of the Meeting of the Belgian Grand Prix have imposed a 2000 dollar fine on the drivers who did not come to the race briefing organized to explain safety measures.

3 - TYRES :

The new FISA tyre regulations, the aim of which is to do away with qualifying tyres and to reduce the costs of competing, were applied for the first time at the Belgian Grand Prix. Thanks to the machinery set up by Mr. Belien and the Zolder Organizers, thanks to the efforts of Goodyear and Michelin and the Goodwill of all teams this operation met with success. The present regulations remain in force until further notice. All European Grand Prix Organizers were convened to assist at this operation in order to set up their own procedures.

4 - MONACO GRAND PRIX :

For timed practice for the Monaco Grand Prix the Monaco Automobile Club will apply the prescriptions of the FISA safety Commission limiting the number of cars to 24, and those of the F1 Commission which decided that the 20 cars having scored points in the 1979 Championship would be automatically accepted. In application of the supplementary regulations of the event the organizers have included the 2 Alfa Romeos which have scored points in 1980. The other two places will be awarded on the results of pre-qualifying practice.

RIO DE JANEIRO CONGRESS

After the finish of the Acropolis Rally, an event counting for the World Championship for Rallies, the FISA Executive Committee and the FIA Bureau will meet in Athens on 2nd and 3rd June. In particular they will study the contestations published in the press by one of the Committee members concerning the FIA Congress decisions taken in RIO DE JANEIRO.

ANNEXE K / APPENDIX K

NOUVELLE CLASSE F, 1961-65, DANS L'ANNEXE K

Le 1^{er} janvier 1982 sera introduite la classe F, appelée « historique B », qui admettra les voitures suivantes aux épreuves historiques :

- Voitures de la Formule 1 du 1.1.1961 au 31.12.1963 inclus.
- Voitures de Sport et de compétition du 1.1.1961 au 12.1963 inclus.
- Les monoplaces à moteur central exclues de la classe E.

Les voitures construites jusqu'au 31.12.1964 pourraient être admises selon le même principe qui s'applique à la Classe E, exprimé à l'article 2.1. de l'Annexe K, et portant deux dates. « 1963 - 64 spec. ».

Les voitures construites en 1961 devront courir **ou** dans la Classe E **ou** dans la Classe F, mais ne pourront pas changer de Classe une fois que le choix est fait.

La liste des voitures de Grand Tourisme qui sera publiée par la FISA pour 1981 pourrait prévoir le transfert obligatoire de certaines voitures de 1960-61 spec. à la Classe F en 1982.

VOITURES DE GRAND TOURISME (1946-60)

Comme annoncé au Bulletin N° 144, de nouveaux Articles «K» entreront en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1981, concernant l'admission des voitures de GT dans les épreuves historiques. Ces Articles sont le 3.5 et le 3.6, ci-dessous. Une liste des voitures éligibles sera établie et publiée par la FISA.

ARTICLE 3.5 : VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE 1946-60
DEFINITION

Les voitures de Grand Tourisme de série sont des véhicules ayant été construits en petite série à l'usage d'une clientèle qui recherche les meilleures performances et/ou le maximum de confort sans souci spécial d'économie. Ces voitures doivent être conformes à un modèle bien défini dans un catalogue et avoir été offertes à la clientèle par les services de vente habituels du constructeur. Le présent règlement concerne les voitures construites en petite série et homologuées par la FIA avant le 1^{er} janvier 1961.

Les voitures doivent avoir été fabriquées à plus de 1500 exemplaires identiques sous tous ces rapports de carrosserie et de mécanique.

NEW CLASS F, 1961-65, IN APPENDIX K

On 1st January 1982, Class F, to be known as «Historic B», will be introduced to admit the following cars into historical events :

- *Formula 1 cars from 1.1.1961 to 31.12.1965 inclusive,*
- *All other competition and sports cars from 1.1.1961 to 31.12.1963 inclusive,*
- *Those pre-1961 mid-engined single-seater cars which are excluded from class E.*

Cars built up to 31.12.1964 may be admitted under the same principle applying to class E, expressed in Article 2.1 of Appendix K, and double-dated as «1963-64 spec.».

Cars built in 1961 will have to compete in either class E or class F but may not change over once the choice is made.

In the list of Grand Touring cars to be published by the FISA for 1981, provision may be made for some 1961-60 spec. cars to obligatorily move into class F in 1982.

GRAND TOURING CARS (1946-60)

As announced in Bulletin N° 144, new Articles of Appendix «K» will come into force on 1st January 1981 concerning the admission of GT cars in historical events. These are Articles 3.5 and 3.6, below. A list of eligible cars will be drawn up and published by the FISA.

ARTICLE 3.5 : SERIES-PRODUCTION GRAND TOURING CARS 1946-60
DEFINITION

Grand Touring cars are vehicles built in small series for customers who are looking for better performance and/or maximum comfort and are not particularly concerned about economy. Such cars shall conform to a model defined in a catalogue and offered to the customers by the regular Sales Department of the manufacturer. The present regulations concern the cars manufactured on a small-scale series-production basis and homologated by the FIA before 1st January 1961.

At least 1500 examples which are identical in every sense concerning bodywork and mechanical parts, must have been manufactured.

ECHELLE DES CLESSES

La répartition des Classes de cylindrée et d'âge est laissée au libre arbitre des Organisateurs.

CARROSSERIE

Les voitures de Grand Tourisme de série, devront présenter des carrosseries susceptibles d'une utilisation touristique normale, particulièrement en ce qui concerne le confort, l'habitabilité et la protection contre les intempéries.

Elles devront être entièrement finies et ne présenter aucun élément provisoire. Elles devront comporter au moins deux places, réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

L'emplacement du passager devra être utilisable sur route pendant toute la durée de l'épreuve. Il ne devra être ni totalement ni partiellement recouvert et devra présenter les mêmes qualités de confort, d'habitabilité et de protection que celui du conducteur.

Toutefois, les règlements particuliers pourront prévoir que la place du passager pourra être recouverte par une toile ou toute autre matière similaire souple, qui soit démontable rapidement à la main sans le secours d'aucun outillage. Dans les mêmes cas, le siège du passager pourra être retiré et permettre l'installation de l'extincteur conforme à l'Article 5e) de l'Annexe K.

Le pare-brise d'origine est obligatoire. Les capotes ou toit rigide amovible, peuvent être, pour les épreuves de vitesse, complètement démontés et otés.

POIDS MINIMUM

Le poids d'une voiture de Grand Tourisme devra être mentionné sur la fiche d'identité FISA. Il sera obtenu dans les conditions spécifiées ci-dessus.

Lors de la vérification du poids, il sera accordé une tolérance de 5 % par rapport au poids mentionné sur la fiche d'homologation FIA d'origine.

CARBURANT

Ne sera utilisé que le carburant conforme à l'Article 255n) de l'Annexe J.

CHANGEMENT ET MONTAGES AUTORISES (A L'EXCLUSION DE TOUT AUTRE

a) Eclairage

La marque et le nombre des appareils d'éclairage, sous réserve qu'ils restent conformes aux stipulations de la convention internationale sur la circulation routière (excepté les lampes à iode).

b) Filtre à air

Peut être changé ou supprimé.

c) Carburateurs

Les gicleurs et diffuseurs, mais non la marque ni le type, ni le diamètre, ni le corps du ou des carburateurs prévus par le constructeur pour le modèle considéré.

CLASSES

The division into classes on the basis of cubic capacity and age is left to the discretion of the organizers.

COACHWORK

Grand Touring cars shall be equipped with coachwork enabling a normal touring use, in particular as concerns comfort, habitability and protection against bad weather. Coachwork shall be completely finished without any provisional parts. It shall offer at least two seats, disposed one on either side of the longitudinal axis of the car.

The passenger's space shall remain available throughout the whole event. It shall not be either totally or partly covered and shall offer the same conditions of comfort, habitability and protection as that of the driver.

However, supplementary regulations may provide for the covering of the passenger's seat with canvas or any other similar supple material, which can be quickly removed by hand without any tool. In the same cases the passenger's seat may be removed to allow the fire extinguisher to be installed in accordance with Appendix K Article 5 e). The original windscreen is obligatory, hoods or hardtops may, for speed events, be completely dismantled and removed.

MINIMUM WEIGHT

The weight of a Grand Touring car shall be entered on its FISA identity form. It shall be obtained in the conditions specified above.

When the weight is being checked, a tolerance of 5 % in relation to the weight entered on the original FIA homologation form will be allowed.

FUEL

Carburant used will be in conformity with Article 255 n) of Appendix J.

CHANGES AND ADDITIONS AUTHORISED (TO THE EXCLUSION OF ALL OTHERS)

a) Lights

The make and number of lighting devices, provided they comply with the International Convention of Road Traffic specifications (except for iode lights).

b) Air filter

May be changed or taken out.

c) Carburettor

Jets and chokes, but not the make, type, body or diameter of the carburettor(s) provided by the manufacturer for the model considered.

d) Batterie

La marque et le type de la batterie, sous réserve que le voltage reste le même.

e) Allumage

La marque et le type de la bobine d'allumage et du condensateur, ainsi que la marque du distributeur, à condition que le système d'allumage reste le même que celui prévu par le constructeur.

La marque et le type des bougies.

f) Moteur

Le réalésage, à condition que la nouvelle cote d'alésage ne dépasse pas de 0,6 mm la cote d'origine. En outre, la cylindrée qui en résulte ne doit pas avoir pour effet de faire passer la voiture dans une autre Classe.

La marque des pistons est libre, ainsi que leur matière de fabrication, mais ceux-ci devront être identiques (sauf en ce qui concerne les nervures intérieures) aux pistons fournis par le constructeur et devront peser le même poids.

Lorsque le moteur comporte des chemises amovibles, l'échange des chemises et des pistons est autorisé dans les mêmes conditions que ci-dessus en ce qui concerne les pistons, mais sous réserve que les chemises de rechange soient en tous points identiques aux originales et notamment que leur matière de fabrication soit le même.

g) Silencieux, etc...

La marque et le type du silencieux, (mais ni l'attache de cet accessoire, ni le collecteur d'origine) à condition que son efficacité d'insonorisation ne soit pas diminuée.

Sur circuit, la suppression des silencieux et l'usage d'un échappement libre peuvent être autorisés par le règlement supplémentaire de l'épreuve, à condition de laisser en place le collecteur d'échappement d'origine. De même la roue de secours, les instruments de dépanage (cric, etc...) peuvent être retirés.

h) Transmission

Les rapports de boîtes de vitesses et de pont AR lorsque le modèle de série est livrable sans supplément de prix, d'après le manuel d'entretien et la fiche d'homologation, avec différents rapports désignés d'avance et qu'il s'agit de l'un d'entre eux.

i) Suspension

La marque et le type des amortisseurs, mais ni leur nombre ni leur principe de fonctionnement.

j) Roues/pneus

Le renforcement et l'équilibrage des roues, à condition de conserver les roues d'origine et de ne pas changer leur dimensions.

La marque et le type de pneumatiques, pourvu qu'ils s'adaptent sans modification ni intermédiaire sur la jante d'origine.

d) Battery

The make, type and capacity of the battery, provided its voltage remains the same.

e) Ignition

The make and type of the ignition coil and the condenser, as well as the make of the distributor, provided the ignition system remains as provided by the manufacturer.

The make and type of spark plugs.

f) Engine

Re-boring on condition that the original bore is not exceeded by more than 0.6 mm. Moreover, the resulting capacity must not be such as to make the car pass into another class.

The make of pistons is free as well as their basic material but they shall be identical (except for their inner ribs) with those provided by the manufacturer and must weigh the same.

When the engine has removable sleeves, the replacement of pistons is authorised in the same conditions as provided here-above, that of the sleeves is also permitted provided the replacement sleeves are identical to the original ones and in particular their basic material is the same.

g) Silencers, etc...

The make and type of silencer (but not the fixation nor the original manifold), provided its silencing efficiency is not reduced.

On circuits, the supplementary regulations of an event may authorize the removal of silencers provided that the original exhaust manifold is retained. In the same way the spare wheel, breakdown equipment (jack etc...) may be removed.

h) Transmission

The gear-box and rear axle ratios when the series production model was available at the regular price, according to the maintenance booklet and the homologation form, with different ratios previously given and that one of these is used.

i) Suspension

The make and type of shock-absorbers, but not their number nor their system of operation.

j) Wheels/tyres

The strengthening and the balancing of wheels, provided the original wheels are kept and their dimensions unchanged.

The make and type of tyres as long as they fit without any change nor addition to the original rim.

k) Freins

Le refroidissement du système de freinage et l'accroissement de sa sécurité par le montage d'une double pompe ou d'un dispositif quelconque permettant d'assurer à la fois une action simultanée sur les quatre roues et divisée sur les roues AV et les roues AR. Toutefois, les supports d'origine, le système de freinage, les cotes inférieures des surfaces de frottement (tambours, patins, disques, etc...) doivent rester inchangés.

e) Pare-chocs, etc...

Les voitures de Grand Tourisme de série devront être munies de pare-chocs livrés d'origine par le constructeur, sauf s'il s'agit d'un modèle livré sans pare-chocs.

Toutefois, pour les courses de vitesse en circuit fermé, le règlement particulier peut en autoriser la suppression. Les enjoliveurs et panneaux mobiles susceptibles de gêner le démontage d'une roue, pourront être enlevés d'avance au gré du concurrent, pourvu que la voiture ainsi allégée pèse au moins le même poids défini ci-dessus. L'adjonction d'un carénage de protection quelconque non prévu par le constructeur pour le modèle de série considéré est interdite. Toutefois, dans les épreuves disputées sur les parcours de nature particulièrement difficile (neige, sable, etc...), l'organisateur pourra dans son règlement particulier autoriser d'une façon générale le montage d'un carénage ou autre dispositif de protection inférieure.

ARTICLE 3.6 : VOITURES DE GRAND TOURISME «AMÉLIORÉES ET SPÉCIALES» (1946-60)

Les voitures de Grand Tourisme améliorées et/ou spéciales sont, soit des véhicules ayant été construits en très petite série à l'usage d'une clientèle qui recherche les meilleures performances sans souci spécial d'économie, et dans ce cas ils doivent avoir été fabriqués à plus de 100 exemplaires identiques sous le rapport de la carrosserie et de la mécanique, soit des voitures dérivant directement de véhicules homologués en voitures G.T. de série, comportant non seulement tous les changements et montages autorisés en G.T. de série, mais aussi d'autres modifications ou adjonctions exécutées soit par le constructeur, soit par le ou les concurrents antérieurs dans le but d'améliorer les performances de la voiture. Ces modifications ou adjonctions peuvent affecter les organes mécaniques du moteur, de la transmission, de la suspension, le nombre de carburateurs, le système d'admission et d'échappement, des freins, etc... dans les limites de l'Article 3.3.3. de l'Annexe K.

Toutefois la conception et la structure fondamentale de la voiture et du moteur doivent rester les mêmes que celles de la voiture de série correspondante.

Ces voitures doivent comporter au moins deux places réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et doivent être conformes aux règlements et code de la route du pays d'immatriculation.

VÉRIFICATION TECHNIQUE

Les voitures participants aux épreuves historiques doivent être vérifiées selon l'Article 5 de l'Annexe K. Pour aider les Commissaires techniques, une liste des contrôles qui se trouvent ci-dessous à été établie. Il est demandé aux ASN's de la faire circuler aux Commissaires concernés, et de prendre note du fait que M. Brian Gilbert-Smith, Commissaire

k) Brakes

The cooling of the braking system and the increase of safety through the fitting of a dual pump or any type of device providing both a simultaneous action on the four wheels and a divided action on the front and rear wheels. However, original brackets, dimensions of inner friction surfaces (drums, discs, etc...) shall remain unchanged.

i) Bumpers, etc...

Series-production Touring cars shall be fitted with bumpers as provided originally by the manufacturer except when the model was delivered without bumpers. However, for speed races, on closed circuits, the supplementary regulations may authorize the removal of the bumpers. Embellishers and detachable hub caps liable to interfere with the changing of wheels may be removed beforehand if the entrant so wishes, provided the weight of the cars thus lightened remains at least equal to the weight as defined above. The addition of any protective fairing device not provided by the manufacturer for the series model considered is prohibited. However, for events run on particularly difficult ground (snow, sand, rutted tracks) the organizer in the supplementary regulations may give general authorization for the addition of fairings or other protective devices underneath the car.

ARTICLE 3.6 : IMPROVED AND SPECIAL GRAND TOURING CARS

Improved and/or special GT cars are either vehicles built in small series for customers who are looking for better performance and are not particularly concerned about economy, and in this case more than 100 examples must have been built, identical from a mechanical and bodily point of view, or cars derived directly from vehicles homologated as series-production G.T. cars with not only all the modifications and fittings authorized in series built G.T., but also other modifications and additions carried out either by the manufacturer or by the former competitors with the aim of improving the car's performance. These modifications or additions may affect the mechanical parts of the engine, transmission, steering, suspension, number of carburetors, inlet and exhaust system, brakes etc..., within the limits permitted by article 3.3.3. of Appendix K («Period Improved» class).

However, the fundamental and general design of the car and of the engine must remain the same as those of the corresponding series-production car.

These cars must have at least two seats, disposed one on either side of the car's longitudinal axis, and must comply with the regulations and highway code of the country of registration.

SCRUTINEERING

Cars in Historical events must be checked according to the guide published in Article 5 of Appendix K. To assist scrutineers, the following concise check-list has been drawn up. ASN's are requested to circulate it to those scrutineers concerned, and to note that Mr. Gilbert-Smith, a grade 1 RAC Scrutineer specialized in Historical cars, would be willing to

Technique de 1er grade du RAC et spécialiste des voitures anciennes, se tient à la disposition des organisateurs des épreuves internationales pour les assister ou les conseiller s'ils le désirent. On peut le contacter au RAC, 31 Belgrave Square - Londres SW1 X 8QH.

assist or advise international event organizers. He can be contacted through the RAC, 31 Belgrave Square, London SW 1X 8QH.

LISTE DE CONTROLE TECHNIQUE

- 1) Fiche d'Identité FISA
- 2) Attaches du capot et du coffre.
- 3) Parebrises en plastique ou en verre feuilleté (ou en verre de sécurité si le règlement national l'autorise).
- 4) Retroviseurs efficace.
- 5) Sièges bien attachés au plancher.
- 6) Extincteur (s) avec 3 kg de produit au total.
- 7) Coupe-circuit extérieur bien indiqué.
- 8) Les feux-stop doivent être en état de marche sur les voitures de Sport d'après-guerre.
- 9) Les verres des phares scotchés.
- 10) Aucune fêlure dans les roues, les rayons tendus.
- 11) Les roulements de roues doivent être suffisamment serrés - à vérifier en les remuant.
- 12) Au moins 1mm de profondeur de dessin sur toute la bande de roulement.
- 13) Les ailes doivent couvrir la largeur de la bande de roulement sur au moins 120°.
- 14) La roue de secours devraient être enlevée.
- 15) Récupération d'huile de 2 litres pour moteurs jusqu'à 2000 cc, ou 1333 cc à compresseur, et de 3 litres au-dessus.
- 16) Moteur propre sans fuite d'huile.
- 17) Jeu minimal au volant de direction.
- 18) Un ressort de rappel indépendant sur chaque papillon de carburateur.
- 19) Conduits de carburant traversant l'habitacle bien attachés et protégés.
- 20) Niveaux correcteur des fluides dans les réservoirs pour freins et embrayage.
- 21) La suspension doit être propre pour inspection.
- 22) Inspection suspension avant et arrière pour felures et signes d'usure.
- 23) Vérifier les étriers et les flasques de tambours des freins pour fuites de fluide.
- 24) Cloisons entre le compartiment moteur et l'habitacle et le réservoir de carburant.
- 25) L'intérieur des carenages doivent être propres.
- 26) Batterie bien attachée.
- 27) Réservoir de carburant bien attaché.

SCRUTINEERS CHECK LIST

- 1) FISA Identity form.
- 2) Bonnet and boot fastenings.
- 3) Screens of plastic or laminated glass (safety glass if local rules permit).
- 4) Mirrors must give adequate vision.
- 5) Seats properly fastened to floor.
- 6) Fire extinguisher(s) of 3 kg total.
- 7) External cut-off switch, marked.
- 8) Stop-lights must work on post-war sports cars.
- 9) Headlamps taped if outer cover is glass.
- 10) Wheels free from cracks and spokes taut.
- 11) Wheel bearings tight enough - check by shaking.
- 12) Tyres must have at least 1 mm across the tread.
- 13) Mudguards must cover the whole tread width for 120°
- 14) Spare wheel should be removed.
- 15) Catch tanks of 2 litres for up to 2000 cc or 1333 cc s/c; 3 litres for over.
- 16) Engine clean of surplus oil.
- 17) Steering play minimal at the wheel.
- 18) Each throttle must have its own return spring.
- 19) Fuel lines properly fastened and protected in cockpit.
- 20) Brake/clutch reservoirs at correct fluid level.
- 21) Suspension clean for inspection.
- 22) Inspect front and rear suspension for surface cracks and evidence of wear
- 23) Check calipers and brake back plates for brake fluid leaks.
- 24) Bulkheads between engine, fuel tank and cockpit.
- 25) Undertrays clean of surplus oil.
- 26) Battery securely fastened.
- 27) Fuel tank securely fastened.

**RALLYCROSS
RALLYCROSS**

L'ARTICLE 4 h :

L'article 4 h du règlement des Rallycross dans l'annexe «m» est modifié; à partir du 1er janvier 1981, le premier alinéa deviendra :

Roues : les 4 jantes d'une voiture devront avoir le même diamètre et les 4 pneus doivent avoir le même diamètre nominatif tel qu'indiqué sur la paroi du pneu.

- Le reste de l'Article est inchangé.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE RALLYCROSS

Les pilotes dont les engagements sont garantis dans les épreuves du Championnat, en raison de leur position dans le tableau du Championnat (1 au 20ème) doivent néanmoins payer les droits d'engagement normaux.

ARTICLE 4 b :

Article 4 h of the Rallycross regulations in Appendix «m» is modified; as from 1st January 1981 the 1st sentence becomes :

Wheels : all four wheel rims of a car must be of the same diameter, and all four tyres must be of the same nominal diameter, as indicated on the tyre wall.

- The rest of the Article is unchanged.

EUROPEAN RALLYCROSS CHAMPIONSHIP

Drivers who are guaranteed entries in championship events due to their position in the championship table (1st to 20th) must nonetheless pay the normal entry fees.

**AUTOCROSS
AUTOCROSS**

RÈGLEMENT STANDARD POUR LES EPREUVES DE LA COUPE D'EUROPE D'AUTOCROSS

Le règlement ci-dessous devra être utilisé à partir du 1er janvier 1981, et il est recommandé pour les épreuves de 1980.

CHAPITRES :

I. PROGRAMME	ARTICLE 1
II. ORGANISATION	ARTICLES 2 - 9
III. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	
IV. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES	ARTICLES 10
V. OBLIGATIONS DES CONCURRENTS	ARTICLES 11 - 12
VI. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE	ARTICLES 13 - 15
VII. RESULTATS - RECLAMATIONS	ARTICLES 16 - 17
VIII. PRIX ET COUPES	ARTICLE 18

CHAPITRE I – PROGRAMME (à titre d'exemple) :

- Samedi 23 février : – date de clôture des engagements à droits réduits
- Samedi 1er mars : – date de clôture des engagements à droits normaux

STANDARD REGULATIONS VALID FOR EUROPEAN CUP AUTOCROSS EVENTS

The following regulations must be used from 1st January 1981, and are recommended for 1980 events.

CHAPTERS :

I. PROGRAMME	ARTICLE 1
II. ORGANIZATION	ARTICLE 1
III. GENERAL CONDITIONS	ARTICLES 2 - 9
IV. SCRUTINEERING	ARTICLE 10
V. COMPETITORS' OBLIGATIONS	ARTICLES 11 - 12
VI. RUNNING OF THE EVENT	ARTICLES 13 - 15
VII. RESULTS - PROTESTS	ARTICLES 16 - 17
VIII. PRIZES AND CUPS	ARTICLE 18

CHAPTER I – PROGRAMME (example) :

- Saturday 23rd February : – closing date for entries at reduced fees
- Saturday 1st March : – closing date for entries at normal fees

- Dimanche 9 mars :
- vérifications techniques (08h 30 - 10h 00)
 - clôture des engagements pour les Coupes
 - essais (10h 00 - 12h 00)
 - briefing des pilotes - paddock (13h 30)
 - présentation des voitures (13h 45) départ (14h 00)
 - arrivée (16h 15)
 - affichage des résultats (16h 45)
 - remise des prix (17h 45).

CHAPITRE II – ORGANISATION

ARTICLE 1

1.1 L'organisateur de l'Autocross
ayant lieu le
est l'ASN de

1.2 Composition du Comité d'Organisation

1.3 Officiels

- Directeur de la Course
- Directeur-Adjoint de la Course
- Commissaires Sportifs (N.B. l'observateur de la FISA sera également un Commissaire Sportif)
- Commissaire Techniques
- Chronométrateurs

1.4 Tableau officiel d'affichage

(Son emplacement sera indiqué dans un bulletin d'informations s'il n'est pas possible de l'indiquer tout de suite).

CHAPITRE III DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLES 2 – GÉNÉRALITÉS

2.1 Cette épreuve sera organisée conformément :

- au Code Sportif International (et ses annexes) de la Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A.)
- au Règlement de la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.S.A.)
- au Règlement Sportif National
- au présent Règlement.

2.2 Elle compte pour :

(Indiquer ici si l'épreuve compte pour la Coupe d'Europe et également pour tout Championnat National).

ARTICLE 3 – DESCRIPTION

Un circuit ondulant sur un terrain naturel. Longueur 950
Largeur entre 10 et 14 m.

- Sunday 9th March :
- scrutineering of cars (8.30 - 10 h)
 - entries for the cups close
 - practice (10h 00 - 12h 00)
 - drivers briefing - paddock (13h 30)
 - cars presentation (13h 45)
 - start (14h 00)
 - finish (ca. 16h 15)
 - publication of results (ca. 16h 45).
 - prize giving (ca. 17h 45).

CHAPTER II – ORGANIZATION

ARTICLE 1

1.1 *The organizer of the autocross
which will take place on
is the Automobile Club of*

1.2 *Composition of the organizing committee*

1.3 *Officials*

- *Clerk of the Course*
- *Assistant clerk of the Course*
- *Stewards of the meeting (N.B. the FISA observer may also be a steward of the meeting)*
- *Scrutineers.*
- *Timekeepers.*

1.4 *Official notice board*

(Its location will be stated in an information bulletin if it is impossible to give immediately).

CHAPTER III – GENERAL CONDITIONS

ARTICLE 2 – GENERAL

2.1 *This event will be run in accordance :*

- *with the international sporting code (and its appendices) of the Federation Internationale de l'Automobile (F.I.A.)*
- *with the regulations of the Federation Internationale du Sport Automobile (F.I.S.A.)*
- *with the National Sporting Regulations*
- *and the present ones.*

2.2 *It counts for :*

(State here if the event counts for the European Cup and also for any national Championship).

ARTICLE 3 – DESCRIPTION

An undulating circuit on natural terrain. Length 950 m. width between 10 and 14 m.

ARTICLE 4 – VÉHICULES ÉLIGIBLES

4.1 Les engagés seront répartis dans deux divisions.

Division 1 :

Voitures qui répondent aux prescriptions valables pour les groupes 1-5 de l'Annexe J.

Division 2 :

Voitures spéciales d'Autocross et Buggies.

Pour les voitures conformes aux spécifications des règlements internationaux d'Autocross publiées par la FISA.

Les résultats seront affichés pour chaque division.

La répartition des voitures dans des classes est au choix de l'organisateur, mais :

4.2 Les voitures de la 1ère division sont réparties dans deux classes de cylindrée :

Exemple :

Classe 1 : jusqu'à 1600 cc inclus.

Classe 2 : supérieure à 1600 cc.

4.3 Les voitures de la 2ème division sont réparties dans 3 classes de cylindrée :

Exemple :

Classe 3 : jusqu'à 1600 cc inclus.

Classe 4 : entre 160 cc et 2000 cc.

Classe 5 : supérieure à 2000 cc.

(dans chaque division toutes les classes courent ensemble).

4.4 S'il s'avère nécessaire, ajoutez les modifications autorisées, par exemple, l'adjonction d'une plaque de protection inférieure ainsi que les prescriptions concernant les pneus et les clous (alinéa 4, Art. 4.1.C du règlement d'Autocross).

ARTICLE 5 – CONCURRENTS ADMIS

Toute personne physique ou morale détenteur d'une licence internationale de concurrent valable pour 1980 est éligible.

ARTICLE 6 – DEMANDES D'ENGAGEMENTS – ENGAGEMENTS

6.1 Toute personne désirant participer à l'épreuve doit envoyer la demande ci-jointe dûment remplie au Secrétariat. (Adresse : N° de téléphone : N° de télex) avant le à h 00 :

6.2 Les concurrents étrangers doivent obligatoirement faire viser leur demande par leur ASN.

6.3 Toute modification à la demande d'engagement est interdite sauf dans les cas prévus par le présent règlement.

Toutefois, le concurrent a le droit de remplacer la voiture déclarée sur la demande d'engagement par une autre du même groupe et de la même classe, et cela jusqu'au moment des vérifications techniques.

ARTICLE 4 – ELIGIBLE VEHICLES

4.1 There will be two divisions :

Division 1 :

Cars conforming to groups 1 to 5 of Appendix J.

Division 2 :

Special autocross cars and buggies.

For cars conforming to the specifications of the international autocross regulations published by the FISA.

Results will be announced for each division.

The splitting into classes is at the discretion of the organizer but :

4.2 Division 1 cars are split into 2 cubic capacity classes.

Example :

Class 1 : up to 1600 cc inclusive.

Class 2 : above 1600 cc.

4.3 Division 2 cars are split into 3 cubic capacity classes.

Example :

Class 3 : up to 1600 cc inclusive.

Class 4 : 1600 cc to 2000 cc inclusive.

Class 5 : above 2000 cc.

(in each division, all classes run together).

4.4 If necessary, add the modifications allowed, for example addition of a protective fairing, as well as the prescriptions dealing with tyres and studs (heading 4, Art. 4.1.C autocross regulations).

ARTICLE 5 – ELIGIBLE COMPETITORS

Any person or entity holding an international competitor's licence valid for 1980 is eligible.

ARTICLE 6 – ENTRY FORMS – ENTRIES

6.1 Anybody wishing to take part in the event must send the attached entry form duly completed to the secretariat. (complete address, telephone, telex, etc) before the at h 00 :

6.2 For foreign competitors the entry form must be stamped by the competitor's national sporting authority.

6.3 No amendments may be made to the entry form, except in the cases provided for in the present regulations.

However, the competitor may freely replace the car declared on the entry form by another from the same group and the same class, up to the moment of scrutineering.

6.4 Le Comité d'Organisation se réserve le droit de refuser l'engagement d'un concurrent ou d'un pilote sans avoir à en donner les motifs (Article 74 du Code Sportif International).

Le nombre maximum d'engagements sera de :

6.5 Par le fait d'apposer sa signature sur le Bulletin d'engagement, le concurrent s'engage à respecter les dispositions du présent règlement et se soumet aux juridictions sportives spécifiées au Code Sportif International.

ARTICLE 7 – DROITS D'ENGAGEMENT

(La rédaction de cet article peut-être différente selon l'Autocross en question).

Exemple :

7.1 Le montant des droits d'engagement est de .

- a) 1ère date de clôture d'engagement
- b) 2ème date de clôture d'engagement

7.2 La demande d'engagements ne sera prise en considération que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement ou d'un récépissé émis par l'ASN du concurrent.

Aucune voiture ne sera admise au départ si les droits d'engagement n'ont pas été versés.

7.3 La totalité des droits d'engagement ne sera remboursée que

- 1) dans le cas d'un refus d'engagement,
- 2) au cas où l'Autocross n'aurait pas lieu.

ARTICLE 8 – ASSURANCES

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance qui garantit la responsabilité du concurrent envers les tiers.

(Exemple. pour les dommages corporels ou matériels).
«non couvert par l'assurance aux tiers régulier».

ARTICLE 9 – MODIFICATIONS – INTERPRETATION

9.1 Conformément à l'Article 66 du Code Sportif International, aucune modification ne devra être apportée au présent règlement particulier après l'ouverture des engagements, sauf avec l'accord unanime de tous les concurrents déjà engagés ou sauf décision des Commissaires Sportifs pour des raisons de force majeure ou de sécurité.

9.2 Toute modification ou provision supplémentaire sera portée à la connaissance des concurrents par des Bulletins datés et numérotés qui feront partie intégrante du présent règlement.

Ces Bulletins seront affichés au secrétariat et au paddock (et seront communiqués directement aux concurrents).

9.3 Les Commissaires Sportifs auront autorité absolue pour prendre toute décision concernant des cas non prévus par le présent règlement.

6.4 *The organizing committee reserves itself the right to refuse the entry of a competitor or a driver without having to give the reason (Art. 74 of the international sporting code).*

The maximum number of entries will be :

6.5 *By the very fact of signing the entry form, the competitor as well as all the team-members submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the international sporting code, as well as the prescriptions of the present regulations.*

ARTICLE 7 – ENTRY FEES

(This article may be worded differently according to the autocross in question).

Example :

7.1 *The entry fee is :*

- a) *1st closing date of entries*
- b) *2nd closing date of entries.*

7.2 *The entry application will only be accepted if accompanied by the total entry fees or by a receipt issued by the competitor's national sporting authority.*

No car will be allowed to start unless the entry fees have been paid.

7.3 *Entry fees will be completely refunded :*

- 1) *to candidates who are not accepted.*
- 2) *in the case of the autocross not taking place.*

ARTICLE 8 – INSURANCE

The entry fees include the insurance premium, which guarantees the competitors' cover for civil responsibility towards third parties.

(Example.for property damage and/or personal injury).
«not covered by the regular liability insurance».

ARTICLE 9 – AMENDMENTS – INTERPRETATION

9.1 *In accordance with Article 66 of the International Sporting Code, no alterations shall be made to the present Supplementary Regulations after the beginning of the period for receiving entries, unless unanimous agreement is given by all competitors already entered, or by decision of the Stewards of the Meeting for reasons of «force majeure» or safety .*

9.2 *Any amendment or any additional provision will be announced by dated and numbered information bulletins which will be an integral part of the present regulations. These bulletins will be posted in the secretariat and in the drivers paddock (and will also be directly communicated to the competitors).*

9.3 *The Stewards of the Meeting are empowered to take a decision on any case not covered by the present Regulations.*

9.4 En cas de contestation concernant l'interprétation du présent règlement seul le texte anglais ou français fera foi (l'organisateur doit obligatoirement déclarer lequel).

CHAPITRE IV – VERIFICATIONS TECHNIQUES

ARTICLE 10 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

10.1 Toute voiture participant à l'Autocross doit se présenter aux vérifications techniques avec son équipe au complet, le (date) de h 00 à h 00 en conformité avec l'horaire établi.

Toute voiture se présentant dans la zone des vérifications techniques en dehors des délais prescrits sera exclue de l'épreuve, sauf dans le cas de force majeure dûment reconnu par les Commissaires Sportifs.

L'équipe doit présenter la fiche d'homologation de la voiture ainsi que toute autre fiche exigée. Au cas où les fiches exigées ne sont pas présentées les Commissaires Sportifs peuvent refuser le départ à la voiture en question.

10.2 Toutes les voitures doivent être équipées, des armatures de sécurité conformes aux spécifications de la FISA, d'un extincteur (contenu minimum 1 kg) et d'autres dispositifs de sécurité spécifiés par la FISA (1980).

10.3 Le départ sera refusé à toute voiture qui n'est pas conforme au règlement de sécurité de la FISA.

10.4 Des vérifications techniques peuvent être effectuées à tout moment pendant le déroulement de l'épreuve.

CHAPITRE V – OBLIGATIONS DES CONCURRENTS

ARTICLE 11

Chaque voiture n'aura qu'un seul pilote, et aucun pilote ne peut courir sur plus d'une voiture pendant la manifestation.

ARTICLE 12 – PLAQUES – NUMEROS

Le numéro de compétition de chaque voiture sera montré une fois sur chaque côté de la voiture et une fois sur chaque côté d'un panneau sur le toit. Tout autre numéro qui risque de semer la confusion sera interdit. Le panneau sur le toit sera monté de manière permanente sur un support vertical sans arête vive sur le plan de l'axe AV – AR de la voiture. Le panneau aura les dimensions suivantes : 24 x 35 cm. Le numéro aura une hauteur de 18 cm et ses lignes une largeur de 4 cm.

CHAPITRE VI -- DEROULEMENT DE L'ÉPREUVE

ARTICLE 13

Les 2 divisions courront à part.

Les essais seront obligatoires, au moins 5 tours et avec 4 voitures en piste en même temps.

Les places sur les grilles de départ des premières manches seront attribuées en fonction du temps du tour le plus rapide réalisé par chaque pilote.

9.4 In case of contestation concerning the interpretation of the present Regulations only the English or French text will be considered as authentic (the organizer must state which).

CHAPTER IV – SCRUTINEERING

ARTICLE 10 – SCRUTINEERING

10.1 Any car taking part in the autocross must arrive at scrutineering with its full team, on (date) from to in accordance with the given time table.

Any car reaching the scrutineering area outside the prescribed time limits will be excluded from the event, except in the case of force majeure duly recognized as such by the stewards of the Meeting. The team must show the car's homologation as well as the additional forms where necessary. If these are not presented the Stewards of the Meeting may refuse to allow the car to start.

10.2 All cars must be equipped with roll-cages complying with the FISA specifications, with one fire extinguisher (minimum content 1 kg) and other safety devices as specified by the FISA (1980)

10.3 No car will be allowed to start unless it complies with the FISA Safety Regulations.

10.4 Additional scrutineering may be carried out at any time during the event.

CHAPTER V – COMPETITORS' OBLIGATIONS

ARTICLE 11

There will be only one driver per car, and no driver may compete in more than one car at the event.

ARTICLE 12 – PLATES – NUMBERS

Each car will carry its competition number, displayed once on each side of the car and on each side of a panel on the roof, and no other number likely to be confused with it. The roof number will be permanently fixed on a vertical support having no sharp edges, in line with the front-rear axis of the car. The panel will be 24 x 35 cm. The number will be 18 cm high and its lines 4 cm thick.

CHAPTER VI – RUNNING OF THE EVENT

ARTICLE 13

The 2 divisions will run separately.

Practice will be obligatory, at least 5 laps, 4 cars at a time.

The starting grid in the first heats will be composed according to times of the fastest lap by each driver.

Manche A	Manche B	Manche C	Manche D
1 5 9	2 6 10	3 7 11	4 8 12
13 17	14 18	15 19	16 20
21 25 29	22 26 30	23 27 31	24 28 32

DEMIE-FINALE A

1A	1C	2A
	2C	3A
3C	4A	4C

DEMIE-FINALE B

1B	1D	2B
	2D	3B
3D	4B	4D

FINALE

1A	1B	2A
	2B	3A
3B	4A	4B
	5A	5B

Au cas où un pilote est éliminé lors des premières manches, des demie-finales ou de la finale, sa place sur la grille de départ restera libre. Chaque manche sera courue sur tours, chaque demie-finale sur la finale sur tours.

Suite au briefing des pilotes, tous les pilotes ayant été qualifiés participeront à la parade des voitures. Tout pilote n'ayant pas participé à la parade sans raison valable sera exclu.

Après la présentation des voitures, les voitures participant à la première manche, iront directement à la grille de départ.

Si pour quelque raison que ce soit un pilote ne peut pas prendre le départ il doit en informer immédiatement le Directeur de la Course. Les voitures qui ne se présenteront pas dans leur ordre de départ à l'heure convenue peuvent être exclues.

Toutes les Courses seront courues dans le sens (des aiguilles d'une montre / contraire aux aiguilles d'une montre).

Seul le pilote devra se trouver à bord de la voiture. Le lest est interdit.

ARTICLE 14 – RÉSUMÉ DES PÉNALITÉS

DISPOSITION IDENTIQUE A L'EXEMPLE DONNÉ CI-DESSOUS :

Raison	Pénalité
Déplacement d'une borne	5 secondes
Voitures dépassant une borne sur le mauvais côté	exclusion
Obstruction évidente	exclusion
Faux départ	10 secondes (pas de nouveau départ)
Conduite en sens inverse de la Course	exclusion

ARTICLE 15 – DRAPEAUX DE SIGNALISATION

Lors des essais et de la course, les drapeaux de signalisation suivants qui devront être respectés par les pilotes peuvent être présentés :

Heat A	Heat B	Heat C	Heat D
---------------	---------------	---------------	---------------

(See table in French text opposite)

If a driver is unable to come to the grid in one of the first runs, the semi-finals or the final, his place remains free, no driver follows up. The number of laps in each heat will be in semi-finals laps. in the final laps

Following the drivers briefing all qualified drivers take part in the presentation. Drivers who do not take part in the presentation and have not sufficient reasons will be penalized by exclusion.

After the presentation the first group of cars drive directly to the starting grid without further notice.

All other cars will drive back to the paddock, where they will be uned up on a pre-grid according to their starting order. If a driver, for any reason, is unable to start he must inform the Clerk of the Course without delay. Cars which do not appear on the pre-grid at their time may be excluded.

All races shall be run (clockwise/anti clockwise).

Only the driver will be on board, ballast is not allowed.

ARTICLE 14 – SUMMARY OF PENALTIES

IDENTICAL LAYOUT TO THE EXAMPLE BELOW :

Reason	Penalty
Displacing a marker	5 seconds
Passing on the wrong side of a marker	exclusion
Obvious obstruction	exclusion
False-start	10 seconds (N.B. no restart)
Driving against the direction of the race	exclusion

ARTICLE 15 – FLAG SIGNALS

During practice and the race the following signals may be shown which must be respected by the drivers :

Drapeau National (préciser la couleur) ou feu vert : départ

Drapeau à damiers : arrivée

Drapeau rouge : arrêt immédiat

Drapeau noir et blanc divisé suivant une diagonale en deux moitiés :
constitue un avertissement pour conduite non sportive au pilote de la voiture qui porte le numéro indiqué.

Drapeau noir : le pilote de la voiture qui porte le numéro indiqué doit s'arrêter à son stand au prochain passage

Drapeau noir à disque orange : informe le pilote de la voiture portant le numéro indiqué que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes, et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage.

Drapeau jaune : danger

Drapeau jaune à bande rouge : détérioration d'adhérence

Drapeau vert : fin d'alerte

Drapeau blanc : présence sur la piste d'un véhicule lent

Drapeau bleu : signal de dépassement.

CHAPITRE VII – RESULTATS – RECLAMATIONS

ARTICLE 16 – RESULTATS

Le classement final de chaque division de la 1ère à la 10ème place, sera établi suivant les temps réalisés par chaque pilote dans la finale plus les temps supplémentaires dus aux pénalités éventuelles, le meilleur temps sera le vainqueur de la division.

N.B. : En effet il est impossible d'établir une classification générale à partir de la dixième place sur la base des demi-finales. Toutefois, l'organisateur est libre d'établir une classification par classe sur la base des résultats des demi-finales.

Les résultats seront affichés à h 00 dans

ARTICLE 17 RECLAMATIONS – APPELS

17.1 Toute réclamation sera présentée selon le Code Sportif International.

Toute réclamation devra être présentée par écrit au Directeur de la Course ou à son Adjoint ou à l'un des Commissaires Sportifs de la Compétition, accompagnée d'une caution d'un montant de

Si la réclamation oblige le démontage et le remontage des différents éléments d'une voiture, il sera exigé au réclamant un dépôt de caution de

17.2 Droit de réclamation : le droit de réclamation n'appartient qu'aux concurrents; toutefois, les Officiels peuvent toujours agir d'office, même dans le cas où ils ne sont pas saisis d'une réclamation (Article 171 du Code Sportif International).

National flag (specify the colours) or green light : start

Black and white chequered flag : finish

Red flag : stop immediately

Black and white flag divided into black and white halves warning to the driver the number of who's car is shown, of unsportsmanlike behaviour.

Black flag : the driver of the car the number of which is shown must stop at his pit on the next lap

Black flag with orange disc : the car the number of which is shown has mechanical problems likely to endanger the driver himself or others and means that the driver must stop at his pit on the next lap.

Yellow flag : signal of danger

Yellow flag with red stripes deterioration of adhesion

Green flag all clear

White flag slow moving vehicle on the road

Blue flag overtaking signal.

CHAPTER VII – RESULTS – PROTESTS

ARTICLE 16 – RESULTS

*The final results in each division (1st to 10th places) will be established by adding each driver's time in the final to any penalties he has incurred during the final.
The best time will be the winner of the division.*

(N.B. in fact it is impossible to establish a general classification from the 10th place onwards on the basis of the semifinals. The organizer is however free to establish a class classification on the basis of the semi-final results).

The results will be posted at in

ARTICLE 17 – PROTESTS – APPEALS

17.1 All protests will be lodged in accordance with the International Sporting Code.

All protests must be made in writing and handed to the Clerk of the Course or his assistant, or in their absence any of the Stewards of the Meeting, together with the sum of.

If the protest requires the dismantling and re-assembly of different parts of a car, the claimant must make a deposit of.

17.2 Right to protest : the right to protest lies only with a competitor; nevertheless, an official acting in his official capacity may even in the absence of a protest take such official action as the case warrants. (Article 171 of the International Sporting Code).

17.3 Les délais de réclamation sont ceux établis par l'Article 174 du Code.

17.4 Réclamation non fondée : si la réclamation est jugée non fondée, la caution versée pourra être retenue en totalité ou en partie. En outre, s'il est reconnu que l'auteur de la réclamation est de mauvaise foi, l'ASN pourra lui infliger l'une des pénalités prévues au présent Code.

17.5 Les concurrents ont le droit d'appel tel qu'établi à l'Article 181 du Code.

CHAPITRE VIII – PRIX ET COUPES

ARTICLE 18

La remise des prix aura lieu à h 00 dans
(la liste des prix et des coupes devrait ensuite être indiquée).

17.3 The time limits for lodging protests are those established by Article 174 of the Code.

17.4 Protest without foundation : if a protest is judged to be without foundation the whole or a part of the fee may be retained. Moreover, if it is proved that the author of the protest has acted in bad faith, the ASN may inflict upon him one of the penalties indicated in the Code.

17.5 Competitors have the right to appeal, as laid down in Article 181 of the Code.

CHAPTER VIII – PRIZES AND CUPS

ARTICLE 18

The prize giving will take place at in
(A list of prizes and cups should then be given).

RAPPELS AUX ORGANISATEURS DES ÉPREUVES SUR CIRCUIT

a) Les personnes détenteuses des autorisations existantes ne doivent pas pouvoir traverser la piste pendant la course et ne doivent en aucun cas être permises de se tenir devant les barrières routières – par exemple les glissières de sécurité ou murs en béton. Les filets de captage seuls ne constituent pas une protection suffisante pour les personnes ou les véhicules.

b) La présence des véhicules de service, sur la piste ou ses accotements, est dangereuse. Ils ne doivent quitter leur poste qu'en cas d'urgence et doivent quitter le bord de la piste dès que possible.

c) La vente des boissons dans des contenants en verre ne devrait pas être autorisée.

REMINDERS TO ORGANIZERS OF CIRCUIT EVENTS

a) People with trackside passes must not be allowed to cross the track during practice or the race. No account be allowed to stand in front of the final trackside barriers – e.g. guardrails, concrete walls. Catchfences alone are not sufficient protection for people or vehicles.

b) The presence of service vehicles on the track or verges is dangerous. They must only leave their posts in cases of emergency and must leave the trackside as soon as possible.

c) The sale of drinks in glass containers should not be permitted.

INFORMATIONS TECHNIQUES

ANNEXE J / APPENDIX J

ARTICLE 253 - e - C : (Implantation des arceaux sur la caisse)

A la phrase : « Les deux plaques seront jointes l'une à l'autre par au moins 3 boulons et écrous à tête hexagonale de 8 mm de diamètre minimum ».

Est ajouté : « , ou par au moins 3 vis à tête Allen et écrous, à haute résistance, et d'un diamètre d'au moins 8 mm ».

ARTICLE 275 - 13 - 5 - b : (Implantation des arceaux sur la caisse)

même addition

TECHNICAL INFORMATION

ARTICLE 253 - e - C : (Attachment of rollbars to the body).

To the sentence « These two plates shall be joined together by at least three hexagonal headed bolts and nuts at least 8 mm in diameter ».

Is added « , or by at least three high tensile Allen head cap screws and nuts, at least 8 mm in diameter »

ARTICLE 275 - 13 5 b (Attachment of rollbars to the body)

Same addition

CIRCUITS DESTINÉS A DES ÉPREUVES D'UN CHAMPIONNAT DU MONDE FIA

Les plans finals de tout circuit destinés à une épreuve d'un Championnat du Monde FIA, doivent être soumis à la FISA au moins un an avant la date de l'épreuve en question.

Aucune candidature pour une épreuve d'un Championnat du Monde ne sera prise en considération par la FISA avant que le circuit ait été achevé et inspecté et que les conditions de sécurité aient été remplies (la date limite pour les inscriptions est le 1er mars de l'année précédent la date demandée).

RAPPELS AUX ORGANISATEURS DES ÉPREUVES SUR CIRCUITS

a) Les personnes détentrices des autorisations «piste» ne doivent pas pouvoir traverser la piste pendant les essais ou la course, et ne doivent en aucun cas être permises de se tenir devant les barrières «ultimes» — par exemple les glissières de sécurité ou murs en béton. Les filets de captage seuls **ne constituent pas** une protection suffisante pour les personnes ou les véhicules.

b) La présence des véhicules de service, sur la piste ou ses accôttements, est **dangereuse**. Ils ne doivent quitter leur poste qu'en cas d'urgence et doivent quitter le bord de la piste dès que possible.

c) La vente des boissons dans des conteneurs en verre ne devrait pas être autorisée.

CIRCUITS TO BE USED FOR FIA WORLD CHAMPIONSHIP EVENTS

The final plans of any new circuit intended for a World Championship event must be submitted to the FISA at least one year before the date of the event.

No candidature for a World Championship event will be examined by the FISA, before the circuit has been completed and inspected and the safety conditions required have been respected. (The date limit for entries is 1st March of the year preceding the date applied for).

REMINDERS TO ORGANIZERS OF CIRCUIT EVENTS

a) People with trackside passes must not be allowed to cross the track during practice or the race, and must on no account be allowed to stand in front of the final, trackside barriers — e.g. guardrails, concrete walls. Catchfences alone are not sufficient protection for people or vehicles.

b) The presence of service vehicles on the track or verges is dangerous. They must only leave their posts in cases of emergency and must leave the trackside as soon as possible.

c) The sale of dri

c) The sale of drinks in glass containers should not be permitted.

LISTE DES PILOTES DE RALLYES DE 2^{ème} PRIORITÉ
2nd SEEDED RALLY DRIVERS LIST

Pays

Nom

COTE D'IVOIRE/IVORY COAST

AMBROSINO
S. ASSEF
MITRI

HONGRIE/HUNGARY

ATTILA FERJÁNCZ

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION/ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST

Valable à partir du / Valid as from 1.4.1980

(D) ALLEMAGNE

AUDI

5774 80 GLE 3/2E Errata : rapports de B.V.

(GB) GRANDE BRETAGNE

FORD

5656 Fiesta 1,1 12/4E Erratum dans 11/8V

(I) ITALIE

FIAT

5716 Ritmo 75 L 22/19V Direction (groupe 2)

(S) SUEDE

VOLVO

5631 264 15/13V Moteur B 28 F

Valable à partir du / Valid as from 1.5.1980

(E) ESPAGNE

SEAT

1697 124 Especial 2000 16/16V Fixation de roues - suspension

(S) SUEDE

INFORMATIONS RALLIES

VOLVO

5797

240 D6

(2383 cc)
1/1V

Homologation groupe 1;
Rapports de Pont - suspension - (groupe 2).;

LISTE DES PILOTES DE RALLIES DE 1980

Valable à partir du 1^{er} Juin 1980

(D) ALLEMAGNE

5774	80 GLE	Errets : rapports de B.V.
------	--------	---------------------------

(GB) GRANDE BRETAGNE

5888	Fiesta 1.1	Errets dans 11/8V
------	------------	-------------------

(I) ITALIE

5778	Ritmo 75 L	Direction (groupe 2)
------	------------	----------------------

(S) SUEDE

5831	584	Moteur B 28 F
------	-----	---------------

Valable à partir du 1^{er} Juin 1980

(E) ESPAGNE

1897	134 Especial 2000	Fixation de roues - suspension
------	-------------------	--------------------------------

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

DEFINITION OF CIK INDIVIDUAL CHAMPIONSHIPS.

1. PLACE, DATE, ORGANIZATION.

EUROPEAN CHAMPIONSHIP 17 AUGUST 1980 LIEDOLSHEIM (D).

Kart-Club von Deutschland/AvD D-6 FRANKFURT/M 71 Postfach 71026
Stewards of the Meeting : CARSTAD (DK), MINNS (ZA), SCHMID (CH)
Suppl. KARCZAG (MC).

ASIAN CHAMPIONSHIP 12 OCTOBER 1980 SUGO (J).

Japan Automobile Federation, 3-5-8 Shibakoen, Minato-ku,
TOKYO 105.
Stewards of the Meeting : CARPINELLI (BR), KHO (HK), SCHMID (CH)
Suppl. ALAZARD (F)

AMERICAN CHAMPIONSHIP 3 AUGUST 1980 GOODWOOD (CDN).

Canadian Automobile Sport Clubs PO-Box 97 Willowdale Ontario
M2N 5S7
Stewards of the Meeting : Carpinelli (BR), LORIGA (I),
TIETSCH (D).

AFRICAN CHAMPIONSHIP 17 JANUARY 1981 SWARTKOP (ZA).

The Automobile Association of South Africa, PO-Box 596
JOHANNESBURG 2000
Stewards of the Meeting : SCHMID (CH), TIETSCH (D)

EUROPEAN CHAMPIONSHIP 140 TROPHY 7 SEPTEMBER 1980 VOJENS (DK).

D.A.U. Gersonsvej 25, DK-2900 HELLERUP
Stewards of the Meeting : BOSSERT (D), FRANKEN (NL), SAEYS (B)

EUROPEAN CHAMPIONSHIP C-125cc/C - 1 + C-2, 7 SEPTEMBER 1980
OLOMOUC (CS).

Ustredni Automobilclub CSSR, Opletalova 29, 116.31 PRAHA 1
Stewards of the Meeting : ALAZARD (F), LORIGA (I), SCHMID (CH)
Suppl. SOCHE (A).

EUROPEAN CHAMPIONSHIP E-250cc 31 AUGUST 1980 JYLLANDS-RINGEN

D.A.U. Gersonsvej 25, DK-2900 HELLERUP
Stewards of the Meeting : FRANKEN (NL), SAEYS (B), TIETSCH (D)
Suppl. LUNDBERG (S).

JUNIOR AND LADIES CUP 20 JULY 1980 LE CREUSOT (F).

G.N.K. Groupement National de Karting, 42 rue Guy Moquet
75017 PARIS
Stewards of the Meeting : CARSTAD (DK), FRANKEN (NL),
LORIGA (I),
Suppl. MINNS (ZA)

WORLD CHAMPIONSHIP 17-21 SEPTEMBER 1980 ZOLDER (B).

Royal Automobile Club Karting, 53 rue d'Arlon B-1040 BRUXELLES
Stewards of the Meeting : ALAZARD (F), CARPINELLI (BR),
FRANKEN (NL), LORIGA (I), SCHMID (CH),
Suppl. BOSSERT (D).

2. 1980 REGULATIONS : GENERAL CONDITIONS.

The Individual Championships are open to the following groups :

EUROPEAN CHAMPIONSHIP	: GROUP 2 INTERCONTINENTAL A
ASIAN CHAMPIONSHIP	: GROUP 2 INTERCONTINENTAL A
AMERICAN CHAMPIONSHIPS	: GROUP 2 INTERCONTINENTAL A
AFRICAN CHAMPIONSHIP	: GROUP 2 INTERCONTINENTAL A
EUROPEAN CHAMPIONSHIP	: 140 TROPHY : GROUP 2 INTERCONTINENTAL A
EUROPEAN CHAMPIONSHIP	: 125cc/C1+C2 : GROUP 2 INTERCONTINENTAL C
EUROPEAN CHAMPIONSHIP	: 250cc : GROUP 2 INTERCONTINENTAL E
LADIES AND JUNIORS CUPS	: GROUP 2 INTERCONTINENTAL A
WORLD CHAMPIONSHIP	: GROUP 2 INTERCONTINENTAL A.

Please refer to Article 16 of the International Karting Regulations and to the specifications proper to each category (transition period) and where the 1980 European Intercontinental Class E Championship is concerned to the supplementary regulations as the present ones do not apply to this category in 1980.

2.1. AWARDING OF EVENTS AND NOMINATION OF DRIVERS.

See Articles 7 and 11 of the International Karting Regulations.

The ASN must announce the names of the drivers which it wishes to enter 45 days before the running of the event according to the criteria defined below.

The number of entries per Nation is limited to :

EUROPEAN CHAMPIONSHIP	: up to 5 drivers
ASIAN, AMERICAN AND AFRICAN CHAMPIONSHIPS	: no limitation
EUROPEAN CHAMPIONSHIP : 140 TROPHY	: up to 8 drivers
EUROPEAN CHAMPIONSHIP : INTERNATIONAL FORMULA C	
INTERNATIONAL FORMULA E	: no limitation

EUROPEAN CHAMPIONSHIP : E-250cc : no limitation
 JUNIORS CUP : up to 8 drivers
 LADIES CUP : no limitation
 WORLD CHAMPIONSHIP : up to 6 drivers

All drivers must hold a current valid international licence, and must respect Articles 13 and 14 of the International Karting Regulations.

2.2. SUPPLEMENTARY REGULATIONS.

Two months before the event the organizing ASN must send a copy of the Supplementary Regulations, already accepted beforehand by the CIK, to all the ASNs.

When the organizer sends his Supplementary Regulations to the CIK for accreditation, he must attach to them the insurance certificate in accordance with Articles 49 and 50 of the International Karting Regulations.

2.3. DOSSIER

A complete dossier (General and Supplementary Regulations, map and route, list of hotels, means of transport etc.) printed in French and English will be sent to all the ASNs entered.

3. CHAMPIONSHIP ORGANIZATION.

The Championship organization is placed under the direct responsibility of the organizing country's ASN.

3.1. OFFICIALS.

The Stewards of the Meeting nominated by the organizing ASN on proposal of the CIK and the national Stewards of the Meeting nominated by the ASN, must designate a President chosen from among themselves during their first meeting.

Decisions may only be taken by a body made up of at least 3 Stewards.

The ASN will also be charged with the nomination of the Clerk of the Course who will be chosen from among those considered eligible by the CIK, as well as all the other officials as foreseen in Article 9 of the International Karting Regulations.

3.2. OBLIGATORY INSTALLATIONS AND SAFETY MEASURES.

Installations and safety measures shall comply with Articles 45 to 48 of the International Karting Regulations.

4. ACCESS TO CIRCUITS.

Apart from those persons described on the event's organization chart, no others may have access to the circuit unless they are in possession of one of the following documents.

4.1. STANDS AND PADDOCK.

- 4.1.1. The drivers entered and the mechanics from each country accompanied by the Team Manager, must present themselves at the organizer's Secretariat for their identification passes.

The Team Manager will receive :

- a) 1 Team Manager's pass.
- b) 1 Driver's pass (per driver)
- c) 2 Mechanics passes (per driver).
- d) 1 Car pass (per driver).

When the paddock is separated from the pits, the organizer may issue passes for paddock access on an exceptional basis.

4.1.2. PROFESSIONAL INDUSTRIAL IDENTIFICATION CARD.

Only those persons holding a professional industrial identification card will have free access to the pits and paddock.

The organizer must comply with the regulations in force concerning the professional industrial identification card.

4.1.3. PRESS.

Journalists must present themselves at the Secretariat for identification and may only obtain a pass if they have been mandated in writing before the event.

4.1.4. OTHER PEOPLE.

Any person wearing an official FIA, FISA, CIK, IRPA armband.

4.2. TRACK.

Only those officials mentioned on the organization chart in the event's Supplementary Regulations may have access to the track.

Team Managers and press representatives may have access only to the enclosure reserved for them.

5. SPECIAL CONDITIONS.

5.1. TECHNICAL.

The Karts must comply in every respect with the regulations in force (Articles 16-43 of the International Karting Regulations) and with the specifications proper to each category (transition period).

5.2. EQUIPMENT.

At scrutineering each driver may present the equipment mentioned below which will be checked, marked and sealed in such a way as to be identifiable at any moment during the race.

EUROPEAN ASIAN AMERICAN AFRICAN))))	CHAMPIONSHIPS	NUMBER OF ENGINES	NUMBER OF CHASSIS	SETS OF SLICKS	SETS OF RAIN TYRES*
			3	2	3	1
EUROPEAN CHAMPIONSHIP: 140 TROPHY			3	2	3	1
EUROPEAN CHAMPIONSHIP: C125/C1+C2			3	2	3	1
EUROPEAN CHAMPIONSHIP: E 250cc			3	2	3	1
JUNIOR+LADIES CUP			3	2	3	1
WORLD CHAMPIONSHIP						
ELIMINATION HEATS			3	2	2	1
FINALS			3	2	3	1

* - obligatory.

5.2.1. CHANGING OF EQUIPMENT.

The exchanging of engines, chassis, of the chassis engine unit, and tyres is forbidden between the different drivers. Changes of the chassis, engine, the engine chassis unit, or tyres is forbidden between the start and finish of the heats, second chance heats or finals. Offenders will be excluded from the meeting.

6. RUNNING OF THE EVENT.

6.1. SCRUTINEERING.

The organizer must provide enough technicians to ensure that the timetable foreseen for scrutineering is respected, and that it closes at the scheduled time.

All drivers entered are obliged to submit their equipment (complete chassis, engines, tyres and other equipment) for scrutineering following the timetable and dispositions laid down for this by the Supplementary Regulations.

Any driver who does not comply will be excluded.

From the moment timed practice begins, the driver may no longer change any equipment already identified during scrutineering.

Thus the organizer should make provision for the presence of a scrutineer up to the start of timed practice.

6.2. OFFICIAL FREE PRACTICE.

At least 5 hours.

The organizer will undertake to have two ambulances and a doctor, the track marshals, and all the personnel necessary

to ensure the satisfactory running of the event on the track from this moment on, and throughout the whole meeting. This falls within the responsibility of the organizing ASN.

6.3. DECIBEL TEST. (During the whole of timed practice).

In the sight of effective controls.

As nobody is allowed access to the sonometer post the organizer is obliged to give the results to the Team Manager.

6.4. TIMED PRACTICE.

Timekeeping will be carried out with automatic print-out equipment situated at a maximum height of 25cm and, accurate up to 1/100 sec.

All drivers who have passed scrutineering will take part in timed practice. They will be split up into series of 4 drivers through the drawing of lots, which will be carried out in the presence of one of the International Stewards of the Meeting. Each series should have a 10 minute practice session. Only the average time of the six fastest laps will be taken

A second six lap session is optional for all participants, but should a driver avail himself of this option he must forego the result of the first session. In this case, he must inform the organizer the moment he comes to the weighing scales at the end of the first practice session.

Only the average of the six fastest laps will be taken into consideration.

Drivers who do not complete at least six laps will be given the average time corresponding to the laps completed. The start will be given as the competitors cross the starting line for the first time.

DEAD HEAT

In the case of a dead heat the seventh fastest lap will be counted, then the eight etc...

If it is a case of a dead heat where the minimum number of six laps has not been completed, the fastest time of one of the laps covered will be taken into consideration.

At the end of timed practice the classification will be established with priority being given to the times set by drivers who have covered six laps minimum.

6.5. DRIVERS OBLIGATIONS FOR TIMED PRACTICE.

To be credited with his time in the first practice session or in the optional one, the driver must cross the starting line two minutes after the driver who has finished first in his series.

Pushers are forbidden to help the driver after he has crossed the starting line.
Drivers who break down after crossing the starting line may not receive any help on the track.

Any driver who, for any reason whatsoever, stops at his pit, may not restart.

Tyre changes after the start are forbidden.

7. HEATS

Starting positions are awarded according to the times set in official practice.

The driver on pole-position may choose his starting position, (according to Art. 26 of the FIA International Championship Regulations).

7.1. COMPOSITION OF GROUPS.

At the end of timed practice 4 new Groups (A-B-C-D) will be constituted. The drivers will be split up among these Groups as follows :

The fastest driver in timed practice will start in Group A, the second fastest in Group B, the third fastest in Group C, the fourth fastest in Group D, the fifth fastest in Group A, the sixth fastest in Group B and so on.

Each of the four Groups mentioned above will race with the other Groups, in other words

A	with	B
C	with	D
C	with	B
D	with	B
D	with	A
C	with	A

namely a total of six heats.

Each heat will have a length of around 10-12 km and points will be awarded as follows :

1st	0 points
2nd	2 points
3rd	3 points

and so on with one point being added for each place.

Any driver who has not completed the full number of laps, even if he does not finish the heat, will be classified according to the number of laps he has covered.

In the case of a dead heat between two or more drivers, they will be split up according to their times set in timed practice.

At the end of the eliminating heats the first 25 will qualify for the finals.

If a driver cannot compete in one of the heats (engine problems etc.) he will be awarded a number of points equal to the number of participants from Groups A and B plus one.

7.2. SECOND CHANCE HEAT.

Starting positions, according to the total number of points obtained in the heats.

The driver who has the "pole-position" can choose his starting position.

All non-qualified drivers may participate in a Second Chance heat of 9 to 10 km. The first 7 will be qualified for the finals.

8. FINALS

Starting positions. The driver who has the "pole-position" may choose his starting position.

FIRST FINAL.

According to the total number of points obtained by the qualifiers in the eliminating heats. Second chance drivers will take the last places respecting the finishing order in the second chance heat. In the case of a dead heat practice times will determine the outcome.

SECOND FINAL

For the second final, the starting positions will be determined by the results of the first.

THIRD FINAL

According to the total number of points obtained in the first and second finals. In the case of a dead heat after the addition of the best two finals the classification at the end of the qualifying heats will be taken into account.

Thirdly two drivers will compete in 3 finals of 12-14 km, each one separated by an interval of at least 20 mns.

For the classification of these finals the drivers will be awarded "X" points according to the scale used in the heats. The classification will be established on the basis of the best two finals. In the case of a dead heat after the addition of the best two finals, the classification at the end of the heats will be taken into account.

9. FINAL CLASSIFICATION OF THE INDIVIDUAL CHAMPIONSHIPS.

The driver who has scored the lowest number of points will be declared Champion. The following places will be awarded to the participants in the final, and then to those drivers having raced in the selection event and who did not qualify for the final, in ascending order of points.

10. OTHER CONDITIONS.

10.1. DRIVER OVERTAKEN.

Any driver overtaken for any reason whatsoever during the first lap of the second chance heat or finals will be shown the blue and red flag (double diagonal) with his number. He must go back to his pit and will be classified according to the number of laps which he has completed.

Any driver who does not obey the order given by the blue and red flag will be excluded from the event by means of the black flag shown with his number.

10.2. ADVERTISING.

If there is any advertising, it should comply with Art. 36 of the International Karting Regulations and Art. 130 of the International Sporting Code.

10.3. CUSTOMS CLEARANCE.

Each driver will obtain the appropriate information from his ASN.

11. TEAM MANAGER

In CIK races the Team Manager is the representative designated by his ASN as competitor (Code Art. 108, 171).

12. PROTESTS.

Only the competitor may lodge protests. They should be lodged in writing within the ten minutes following the posting of results, with the Clerk of the Course or his deputy together with a fee of 200 Swiss francs. If the Clerk of the Course or his deputy is not available, they should be lodged with the Stewards of the Meeting. The fee will be returned if the protest is upheld. The judgement handed down by the Stewards of the Meeting in accordance with Articles 171-179 of the International Sporting Code will be considered final except for the cases of national and international appeal laid down in the International Sporting Code (Articles 181-185).

13. PRIZE FUNDS.

Each ASN which has entered one or more drivers for the Individual Championships, shall pay 300 Swiss francs by cheque to the FIA to be added to the Common Prize Fund for the Championships.

Apart from the FIA Prizes, others will be awarded by the organizers at the end of the event.

14. RESERVES.

The organizers reserve themselves the right to cancel the meeting should there be insufficient entries at the closing date for same.

It may also be decided to cancel the event in the case of "force majeure". The interruption or the stopping of the event may be decided for reasons of "force majeure" by the Clerk of the Course or the International Stewards of the Meeting. In this case there will be no indemnisation. The organizers also reserve themselves the right to modify the programme and to publish additional prescriptions, before the beginning of the event in agreement with the International Sporting Stewards, provided that these are in both French and English. The organizers will see to it that the participants are informed in good time of any possible modifications or additives which may be made to the regulations.

ONLY FRENCH TEXT WILL BE CONSIDERED AUTHENTIC.

THESE NEW REGULATIONS CANCEL ALL OTHER PREVIOUS INDIVIDUAL REGULATIONS, EXCEPT WHERE THE EUROPEAN INTERNATIONAL CLASS E CHAMPIONSHIP IS CONCERNED FOR 1980 ONLY (REGULATION FOR 1980 BASED ON THOSE OF THOSE OF 1979.)

Définition des Championnats C.I.K. individuel.

1. LIEU, DATE, ORGANISATION

- CHAMPIONNAT D'EUROPE 17 AOUT 1980 LIEDOLSHEIM (D)
Kart-Club von Deutschland/AvD D-6 Frankfurt/M 71 Postfach 710266
Comm. sportifs: Carstad(DK) Minns(ZA) Schmid(CH) Suppl.Karczag(MC)
- CHAMPIONNAT D'ASIE 12 OCTOBRE 1980 SUGO (J)
Japan Automobile Federation, 3-5-8 Shibakoen, Minato-ku, Tokyo 105
Comm. sportifs: Carpinelli(BR) Kho(HK) Schmid(CH) Suppl.Alazard(F)
- CHAMPIONNAT D'AMERIQUE 3 AOUT 1980 GOODWOOD (CDN)
Canadian Automobile Sport Clubs PO-Box 97 Willowdale Ontario M2N 5S
Comm. sportifs: Carpinelli(BR) Loriga(I) Tietsch(D)
- CHAMPIONNAT D'AFRIQUE 17 JANVIER 1981 SWARTKOP (ZA)
The Automobile Association of South Africa, PO-Box 596 Johannesburg ²⁰⁰⁰
Comm. sportifs: Schmid(CH) Tietsch(D)
- CHAMPIONNAT D'EUROPE TROPHEE 140 7 SEPTEMBRE 1980 VOJENS (DK)
D.A.U. Gersonsvej 25, DK-2900 Hellerup
Comm. sportifs: Bossert(D) Franken(NL) Saeys(B)
- CHAMPIONNAT D'EUROPE C-125cc/C-1 + C-2, 7 SEPTEMBRE 1980 OLOMOUC (CS)
Ustredni Automobilclub CSSR, Opletalova 29, 116.31 Praha 1
Comm. sportifs: Alazard(F) Loriga(I) Schmid(CH) Suppl.Soché(A)
- CHAMPIONNAT D'EUROPE E-250cc 31 AOUT 1980 JYLLANDS-RINGEN (DK)
D.A.U. Gersonsvej 25, DK-2900 Hellerup
Comm. sportifs: Franken(NL) Saeys(B) Tietsch(D) Suppl.Lundberg(S)
- COUPE JUNIORS + DAMES 20 JUILLET 1980 LE CREUSOT (F)
G.N.K. Groupement National de Karting, 42 rue Guy Moquet 75017 Paris
Comm. sportifs: Carstad(DK) Franken(NL) Loriga(I) Suppl.Minns(ZA)
- CHAMPIONNAT DU MONDE 17-21 SEPTEMBRE 1980 ZOLDER (B)
Royal Automobile Club Karting, 53 rue d'Arlon B-1040 Bruxelles
Comm. sportifs: Alazard(F) Carpinelli(BR) Franken(NL) Loriga(I)
Schmid(CH) Suppl. Bossert(D)

2. REGLEMENT 1980, DISPOSITIONS GENERALES

Les Championnats individuels sont ouverts aux groupes suivantes:

CHAMPIONNAT D'EUROPE	Groupe 2 Intercontinental A
CHAMPIONNAT D'ASIE	Groupe 2 Intercontinental A
CHAMPIONNAT D'AMERIQUES	Groupe 2 Intercontinental A
CHAMPIONNAT D'AFRIQUE	Groupe 2 Intercontinental A
CHAMPIONNAT D'EUROPE TROPHEE 140	Groupe 2 Intercontinental A
CHAMPIONNAT D'EUROPE C 125cc/C1+C2	Groupe 2 Intercontinental C
CHAMPIONNAT D'EUROPE E 250cc	Groupe 2 Intercontinental E
COUPE JUNIORS + DAMES	Groupe 2 Intercontinental A
CHAMPIONNAT DU MONDE	Groupe 2 Intercontinental A

Se référer à l'art. 16 du Règlement International de Karting et aux spécifications propre à chaque catégorie (période de transition), et en ce qui concerne le Championnat d'Europe Intercontinental Classe E 1980 au règlement particulier, le règlement présent ne s'appliquant pas à cette catégorie en 1980.

2.1. ATTRIBUTION DES EPREUVES ET DESIGNATION DES PILOTES

Voir art. 7 et 11 du Règlement International de Karting.

L'ASN doit annoncer les noms des pilotes qu'elle veut engager, 45 jours avant le déroulement de l'épreuve selon le critère ci-dessous:

Le nombre d'engagés par Nation est limité pour:

CHAMPIONNAT D'EUROPE	à 5 pilotes
CHAMPIONNATS D'ASIE/AMERIQUES/AFRIQUE	sans limitation
CHAMPIONNAT D'EUROPE TROPHÉE 140	à 8 pilotes
CHAMPIONNAT D'EUROPE INTERCONTINENTAL C	à 5 pilotes
CHAMPIONNAT D'EUROPE INTERCONTINENTAL FORMULE E	SANS LIMITATION
COUPE JUNIORS	à 8 pilotes
COUPE DES DAMES	sans limitation
CHAMPIONNAT DU MONDE	à 6 pilotes

Tous les pilotes devront obligatoirement posséder une licence internationale en cours de validité et doivent respecter les articles 12 et 13 du Règlement International de Karting.

2.2 REGLEMENT PARTICULIER

Deux mois avant l'épreuve, l'ASN organisateur devra adresser à tous les ASN une copie du règlement particulier qui aura été préalablement accepté par la CIK.

Lorsque l'organisateur enverra son règlement particulier à la CIK pour acceptation, il devra y joindre obligatoirement l'attestation d'assurance conformément à l'art. 49 et 50 du Règlement Internationale de Karting.

2.3. DOSSIER

Un dossier complet (règlement général et particulier, carte et itinéraire, liste des hôtels, moyens de transport etc.) imprimé en français et anglais sera adressé à toutes les ASN engagées.

3. ORGANISATION DU CHAMPIONNAT

L'organisation du Championnat est placée sous la responsabilité directe de l'ASN du pays organisateur.

3.1. OFFICIELS

Les commissaires sportifs nommés par l'ASN organisatrice sur la proposition de la CIK, et le commissaire sportif national désigné par l'ASN devront nommer un président choisi parmi eux lors de leur première réunion.

Toute décision ne pourra être prise que par un collège composé d'un minimum de trois commissaires.

L'ASN sera aussi chargé de désigner le Directeur de course qui sera choisi parmi ceux admis par la CIK, ainsi que tous les autres officiels prévus dans l'article 9 du Règlement International de Karting.

3.2. INSTALLATIONS ET MESURES DE SECURITE OBLIGATOIRES

Les installations et les mesures de sécurité seront conformes aux art. 45 à 48 du Règlement International de Karting.

4. ACCES AU CIRCUIT

En dehors de toutes les personnes prévues dans l'organigramme de l'épreuve, aucune autre ne pourra accéder au circuit que si elle est en possession de l'un des documents suivants:

4.1. BOXES ET PADDOCK

4.1.1. Les pilotes engagés et les mécaniciens de chaque pays, accompagnés du chef d'équipe devront se présenter au secrétariat de l'organisateur pour leur identification.

Il sera remis au chef d'équipe:

- a) 1 laissez-passer "chef d'équipe"
- b) 1 laissez-passer "pilote" (par pilote)
- c) 2 laissez-passer "mécanicien" (par pilote)
- d) 1 laissez-passer "voiture" (par pilote)

Lorsque le paddock est efficacement et matériellement séparé des boxes, l'organisateur pourra à titre exceptionnel délivrer des laissez-passer pour l'accès au paddock.

4.1.2. CARTE ACCREDITIVE PROFESSIONNELLE INDUSTRIE

Seuls auront accès libre aux boxes et paddock les personnes détenant une carte accréditive professionnelle industrie.

L'organisateur devra se conformer obligatoirement au règlement en vigueur propre à la carte accréditive professionnelle industrie.

4.1.3. PRESSE

Les Journalistes devront se présenter au secrétariat pour identification et ne pourront obtenir un laissez-passer, que s'ils ont été mandaté par écrit avant l'épreuve.

4.1.4. AUTRE PERSONNES

Toutes personnes munies d'un brassard officiel: FIA, FISA, CIK, IRPA

4.2. PISTE

Seuls ont droit à l'accès de la piste, les officiels prévus dans l'organigramme du règlement particulier de l'épreuve.

Les chefs d'équipes et les représentants de la presse ne pourront accéder qu'à l'enceinte qui leur sera réservée.

5. DISPOSITIONS PARTICULIER

5.1. TECHNIQUE

Les Karts devront être en stricte conformité avec la réglementation en vigueur (art. 16-43 du Règlement International de Karting) et aux spécifications propre à chaque catégorie (période de transition).

5.2. MATERIEL

Chaque pilote pourra présenter aux vérifications techniques le matériel ci-dessous qui sera contrôlé, marqué et plombé de façon à être identifiable à tout moment de la course.

	Nombre Moteurs	Nombre Chassis	Train pneus slick	Train pneu pluie***
CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ASIE D'AMERIQUES D'AFRIQUE	3	2	3	1
CHAMPIONNAT D'EUROPE TROPHEE 140	3	2	3	1
CHAMPIONNAT D'EUROPE C125cc/C1+C2	3	2	3	1
CHAMPIONNAT D'EUROPE E 250cc	3	2	3	1
COUPE JUNIORS+DAMES	3	2	3	1
CHAMPIONNAT DU MONDE ELIMINATOIRE	3	2	2	1
FINALES	3	2	3	1

*** = obligatoire!

5.2.1. CHANGEMENT DE MATERIEL

L'échange des moteurs, des châssis, de l'ensemble châssis moteur, des pneus est interdit entre les différents pilotes.

Aucun changement de châssis, de moteur ou ensemble de châssis moteur, pneus, ne pourra être effectué entre le départ et l'arrivée des manches, des repêchages ou des finales. Les contrevenants seront exclus de la manifestation.

6. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

6.1. VERIFICATION TECHNIQUE

L'organisateur devra prévoir suffisamment de technicien afin de respecter l'horaire prévu pour le contrôle technique, pour que celui-ci soit clôturé à l'heure prévue.

Tous les pilotes inscrits sont obligés de soumettre leur matériel (châssis complets, moteurs, pneus, équipement) à un contrôle technique en suivant l'horaire et les dispositions prévues à cet effet par le règlement particulier.

Le départ sera refusé à tout pilote qui ne serait pas en ordre.

A partir du début des essais chronométré, il n'est plus possible pour le pilote de changer quelque matériel que ce soit déjà identifié par le contrôle technique.

L'organisateur doit donc prévoir la présence d'un Contrôleur technique jusqu'au départ des essais chronométrés.

6.2. ESSAIS LIBRE OFFICIEL

D'au moins 5 heures.

L'organisateur s'engage à avoir sur la piste, à partir de ce moment et pendant toute la durée de la manifestation deux ambulances et un medecin, les commissaires de piste et tout le personnel nécessaire au bon déroulement de l'épreuve et ce sous la responsabilité de l'ASN organisatrice.

6.3. ESSAIS DE DECIBEL : (pendant toutes la durée des essais chronométrés en vue des contrôles effectifs.)

L'accès au poste de sonométrage étant interdit à toute personne, l'organisateur aura l'obligation de donner les résultats au chef d'équipe.

6.4. ESSAIS CHRONOMETRES

Le chronométrage se fera au moyen d'un appareil automatique avec imprimante, placé à une hauteur de 25 cm maximum, avec une précision d'au moins 1/100è de seconde.

Tous les pilotes ayant passés au contrôle technique participeront aux essais chronométrés. Ils seront repartis en séries de quatre pilotes par voie de tirage au sort effectué en présence d'au moins un commissaire international.

Chaque série devra effectuer une séance d'une durée de dix minutes.

Seul sera pris en considération la moyenne des temps des six meilleurs tours.

Un pilote peut refaire une deuxième séance facultative de six tours, mais il renoncera obligatoirement au résultat de la première séance d'essais.

Dans ce cas, il devra en avertif l'organisateur dès le moment où il se présente à la balance, à l'issue de la première séance d'essai.

Sera alors pris en considération la moyenne des temps des six tours.

Les pilotes qui ne ferrait pas au moins six tours, seront crédités de la moyenne du temps correspondant aux tours effectués.

Le départ sera donné au premier passage sur la ligne de départ sans tour de lancement.

Ex-aequo: S'il a ex-aequo, sera pris en considération le septième meilleur tour ensuite le huitième etc.

Au cas ou il s'agirait d'ex-aequo n'ayant pas fait les six tours minimum, il sera pris en considération le meilleur temps de l'un des tours qu'ils ont effectué.

Le classement à l'issue des essais chronométrés se ferrait en tenant compte par priorité du résultat aquis par les pilotes ayant fait un minimum de six tours.

6.5. OBLIGATIONS DES PILOTES POUR LES ESSAIS CHRONOMETRES

Pour être crédité de son temps dans la première séance d'essais ou dans la séance facultative, le pilote devra impérativement franchir la ligne de départ deux minutes après le passage du pilote de sa série qui passera la ligne de départ le premier.

Interdiction aux pousseurs d'aider le pilote après le passage de la ligne de départ.

Le pilote qui tombe en panne après avoir passé la ligne de départ, ne pourra pas se faire aider sur la piste.

Le pilote qui pour quelque raison que ce soit, rentre au boxe ne pourra plus repartir.

Le pilote ne pourra en aucun cas changer les pneus après son départ.

7. ELIMINATOIRES

Positions de départ, selon le classement à l'issue des essais chronométrés.

Le pilote qui à la "pole-position" aura la possibilité du choix de sa position de départ (selon l'Art. 26 du Règlement des Championnats Internationaux FIA)./

7.1. COMPOSITION DES GROUPES

A l'issue des essais chronométrés il sera constitué 4 nouveaux groupes (A-B-C-D). Les pilotes seront répartis dans ces groupes de la manière suivante:

Le pilote ayant obtenu le meilleur temps des essais chronométrés partira dans le groupe A, le 2ème dans le groupe B, le 3ème dans le groupe C, le 4ème dans le groupe D, puis le 5ème dans le groupe A, le 6ème dans le groupe B etc...

Chacun des quatre groupes ci-dessus mentionnés courra avec les autres groupes, c'est-à-dire:

A avec B
C avec D
C avec B
D avec B
D avec A
C avec A

soit au total six manches.

Chaque manche aura une longueur d'environ 10 à 12 km et les points seront attribués comme suit:

au 1er 0 point
au 2ème 2 points
au 3ème 3 points

et ainsi de suite par progression croissante d'un point.

Tout pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la manche, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

En cas d'ex-aequo entre deux ou plusieurs pilotes, il seraient départagés en fonction de leur classement aux essais chronométrés.

A l'issue des éliminatoires, les 25 premiers du classement seront qualifiés pour les finales.

Si un pilote ne pouvait disputer une des manches (avarie du moteur, etc...) il lui serait crédité un nombre de points

égal au nombre des participants des groupes A et B, plus 1.

7.2. MANCHE DE REPECHAGE ET DE CLASSEMENT

Position de départ, selon le nombre total de points obtenus dans les manches éliminatoires.

Le pilote qui à la "pole-position" aura la possibilité du choix de sa position de départ.

Tous les pilotes non qualifiés pourront participer à la manche de repêchage de 9 à 10 km. Les 7 premiers seront qualifiés pour les finales.

8. FINALES

Position de départ. Le pilote qui à la "pole-position" aura la possibilité du choix de sa position de départ.

PREMIERE FINALE:

Selon le nombre total de points obtenus dans les manches éliminatoires pour les qualifiés. Les pilotes repêchés accuseront les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la manche de repêchage. En cas d'ex-aequo, les temps des essais chronométrés seront déterminants.

DEUXIEME FINALE:

Pour la deuxième finale, les positions de départ seront déterminées par les résultats de la première.

TROISIEME FINALE:

Selon le total des points obtenues dans la première et la deuxième finale. En cas d'ex-aequo après l'addition des deux meilleurs finales, il sera tenu compte du résultat du classement à l'issue des éliminatoires.

Trente-deux pilotes disputeront trois finales de 12 à 14 km chacune, séparées par un intervalle d'au moins 20 minutes.

Pour le classement de ces manches-finales, les pilotes seront crédités de "x" points, selon le barème des éliminatoires. Le classement sera établi sur la base des deux meilleurs finales. En cas d'ex-aequo après l'addition des deux meilleurs finales, il sera tenu compte du résultat du classement à l'issue des éliminatoires.

9. CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS INDIVIDUEL

Le pilote qui aura totalisé le plus petit nombre de points sera déclaré Champion. Suivront tous les autres pilotes selon l'ordre croissant des points totalisés, d'abord les participants à l'épreuve finale, ensuite les pilotes ayant participé à l'épreuve de sélection mais ne s'étant pas qualifiés pour l'épreuve finale.

10. AUTRES DISPOSITIONS

10.1. PILOTE DOUBLE

Tout pilote doublé, pour quelque raison que ce soit dès le premier tour se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro, lors des repêchages ou des finales.

Il rejoindra obligatoirement son stand et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués. Tout pilote n'obtempérant pas aux ordres donnés par le drapeau bleu et rouge sera exclu de l'épreuve au moyen du drapeau noir avec son numéro.

10.2. PUBLICITE

La publicité, s'il y en a, devra être faite conformément à l'art. 36 du Règlement International de Karting et art. 130 du Code Sportif International.

10.3. PASSAGE EN DOUANES

Chaque pilote se renseignera auprès de son ASN pour connaître les formalités.

11. CHEF D'EQUIPE

Dans les courses CIK, le chef d'équipe est le représentant délégué par l'ASN en tant que concurrent (Code art. 108, 171).

12. RECLAMATIONS

Les réclamations ne peuvent être représentées que par le concurrent. Elles devront être remises sous forme écrite dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats, au Directeur de Course ou à son adjoint, accompagnées d'une caution d'une valeur de frs.s. 200.--. A défaut du Directeur de Course ou Directeur Adjoint, elles doivent être présentées aux Commissaires Sportifs de l'épreuve, ou à l'un d'entre eux. La caution sera remboursée au cas où la réclamation serait jugée fondée. Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux articles 171 à 179 du Code Sportif International, sera définitif, sauf pour les cas d'appel national et international prévus au Code Sportif International (art.181 à 185).

13. FONDS DE PRIX

Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs pilotes aux Championnats Individuel, versera, par chèque, une somme de frs.s. 300.-- à la FIA pour alimenter le Fonds de prix commun récompensant les Championnats.

Outre les prix de la FIA, des récompenses seront distribuées par les organisateurs à l'issue de l'épreuve.

14. RESERVES

Les organisateurs se réservent le droit de supprimer la manifestation au cas où, lors de la clôture des engagements, le nombre des inscriptions se révélerait insuffisant. L'annulation de l'épreuve peut également être décidée dans un cas de force majeure. L'interruption ou l'arrêt définitif de l'épreuve peut être décidé également dans un cas de force majeure par le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs Internationaux sans obligation d'indemnisation. Les organisateurs se réservent également le droit de modifier le programme et d'émettre, avant le début de l'épreuve et en accord avec les Commissaires Sportifs Internationaux, des prescriptions complémentaires à condition qu'elles soient émises en français et en anglais. Les organisateurs veilleront à ce que les participants soient informés à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

SEUL LE TEXTE FRANCAIS FAIT FOI.

CE NOUVEAU REGLEMENT ANNULE TOUT AUTRES REGLEMENTS INDIVIDUEL PRECEDENTS

SAUF EN CE QUI CONCERNE LE CHAMPIONNAT D'EUROPE
INTERCONTINENTAL CLASSE E POUR 1980 UNIQUEMENT
(REGLEMENT BASE SUR CELUI DE 1979 POUR 1980).

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE
COMMISSION INTERNATIONALE DU KARTING
FIGHE D'HOMOLOGATION
PNEUMATIQUES

SPECIMEN

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION INTERNATIONALE DU KARTING

FIGHE D'HOMOLOGATION

PNEUMATIQUES

Constructeur	Manufacturer	ABC-TYRE Ltd. MEXICO
Modèle, Type	Model, Type	CIK-Speedmaster
Catégorie	Category	Groupe 2
Durée de l'homologation	Validity of the homologation	
Nombre de pages	Number of pages	3

Cette fiche d'homologation reproduit les descriptions, illustrations et dimensions du pneu au moment de l'homologation CIK. Le constructeur n'a pas la possibilité de les modifier par la suite.

This homologation sheet reproduced descriptions, illustrations and dimensions of the tyre at the moment of the CIK homologation. The manufacturer has no possibility to modify them afterwards.

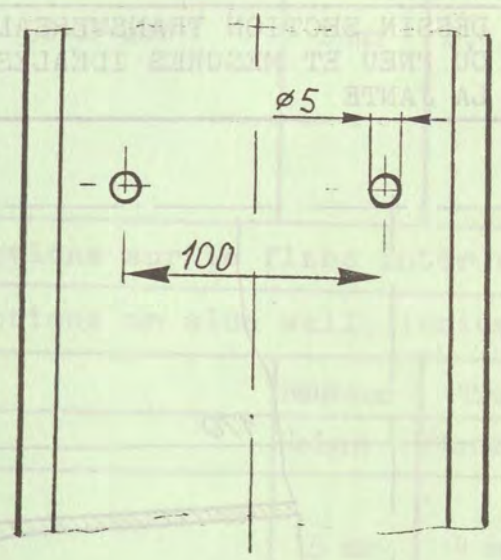
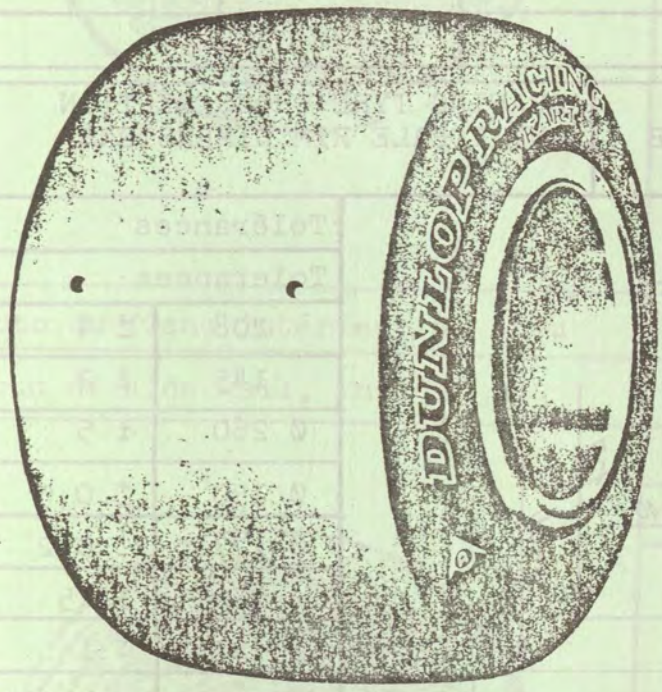


Photo du pneu monté sur la jante	Photo of the wheel	Dessin de la bande de roulement	Tread design drawing
----------------------------------	--------------------	---------------------------------	----------------------

Signature et tampon de l'ASN	Signature et tampon de la CIK
	Signature de l'inspecteur CIK

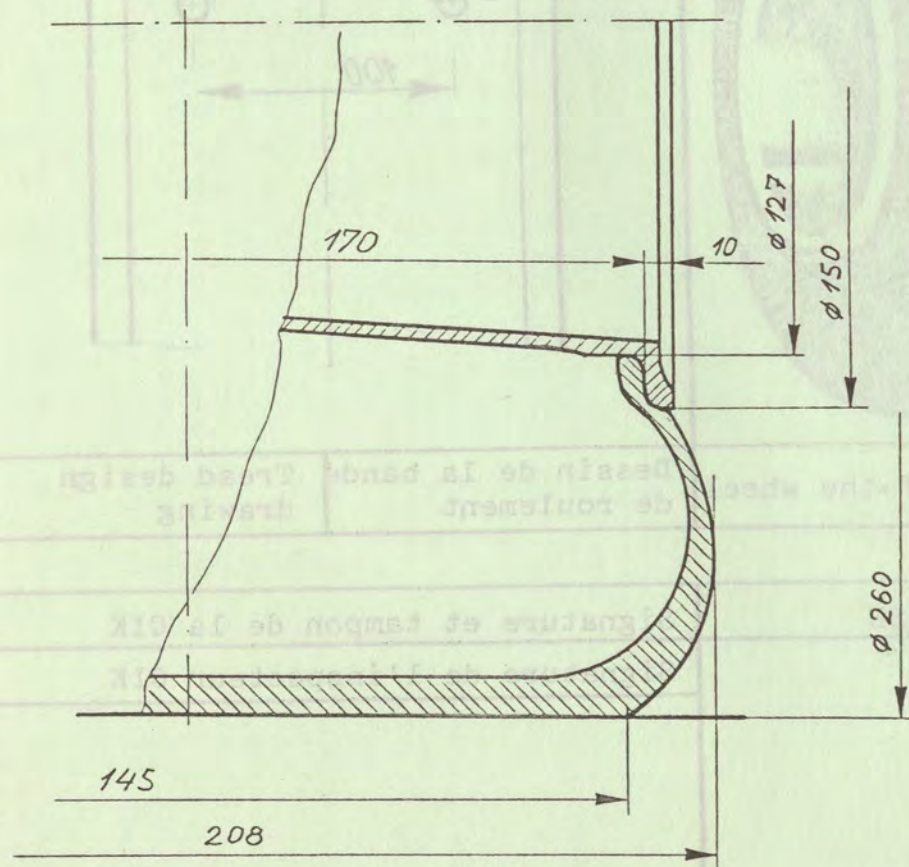
Copyright CIK: Toute reproduction doit être autorisée par la CIK.
 CIK-Copyright: Any reproduction must be authorized by the CIK

25/4.80

08/12/21

A	INFORMATIONS TECHNIQUES	A	TECHNICAL INFORMATION	Données	Tolérances
				Facts	Tolerances
	Dimensions		Dimensions	11x6.00-5	-
	Capacité de charge		Load capacity	600 N	-
	Vitesse maximale		Maximum speed	160 km/h	-
	Pression de Service		Service pressure	2,1 bar	± 0,4 bar
	Désignation du mélange		Tread compound designation	XYZ	-
	Profondeur du profil		Depth of tread	6 mm	± 0,5 mm
	Poids		Weight	0,650 Kilos	± 0,050 Kilos
	Nombre de plis		Numbers of ply rating	2	-
	Dureté de la bande de roulement		Tread hardness	65 Shore	± 5 Shore
	Nombre d'indicateurs d'usure du pneu		Number of tread wear indicators	6	-
	Pression de gonflage maximum		Max. inflation pressure	4,5 bar	-
	Matériau de la carcasse		Carcass material	Steel	-
	Angle de tissage de la toile de pneu		Angle of tire canvas	50°	± 20
	Pneu tubeless		Tubeless tyre	yes	-
	Part de la surface d'adhérence		Share of adhesive surface	75 %	± 5 %

B	DESSIN SECTION TRANSVERSALE DU PNEU ET MESURES IDEALES DE LA JANTE	B	DRAWING TYRE CROSS SECTION AND IDEALE RIM DIMENSIONS
---	--	---	--



Tolérances	
Tolerances	
208	± 4
145	± 2
∅ 260	± 5
∅ 150	± 0,5
∅ 127	± 0,2
170	± 15
10	± 1

Remarques

Remarks

BS / 4.80

C	PHOTOS ET INSCRIPTIONS	Seules les inscriptions qui ne changeront pas tout au long de la fabrication sont reportées ci-dessous
C	PHOTOS AND INSCRIPTIONS	Only inscriptions which don't change during production are mentioned

Photo du flanc extérieur du pneu	Inscriptions sur le flanc extérieur
Photo of side wall, outside	Inscriptions on side wall, outside


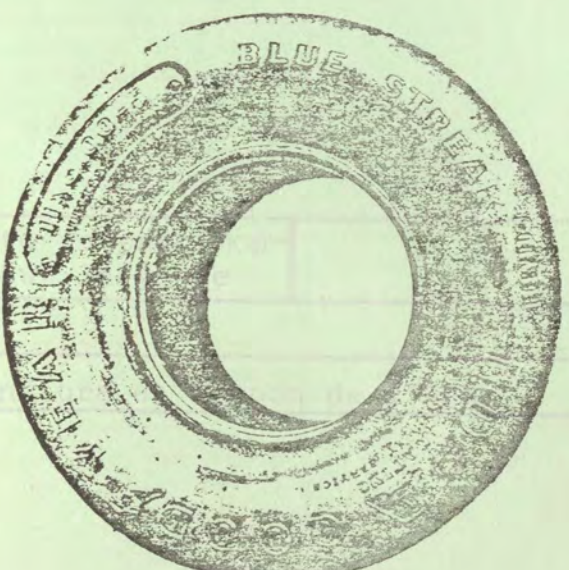
	Texte	Hauteur	Trait
	Text	Height	Stroke
	. 10-A	15 mm	4 mm
	. GOOD-YEAR	12 mm	3 mm
	. 11x6.00-5	8 mm	2 mm
	. TUBELESS NYLON	4 mm	1,5 mm
	. BLUE STREAK	8 mm	2 mm
	. NESS	4 mm	0,5 mm
	. RACER	8 mm	2 mm
	. MADE IN GERMANY	2 mm	1,5 mm
. 2 PLY RATING	8 mm	2 mm	
. 24 54 58-GP-18V	1 mm	0,4 mm	

Photo du flanc intérieur du pneu	Inscriptions sur le flanc intérieur
Photo of side wall, inside	Inscriptions on side wall, inside

	Texte	Hauteur	Trait	
	Text	Height	Stroke	
	. 10-A	15 mm	4 mm	
	. GOOD-YEAR	12 mm	3 mm	
	. 11x6.00-5	8 mm	2 mm	
	. TUBELESS NYLON	4 mm	1,5 mm	
	. BLUE STREAK	8 mm	2 mm	
	. RACER	8 mm	2 mm	
	Signature et nom de la C.V.			
	Signature de l'acheteur C.V.			

A	INFORMATIONS TECHNIQUES			Données	Tolérances
Dimensions					
Capacité de charge					
Vitesse maximale					
Pression de Service					
Désignation du mélange					
Profondeur du profil					
Poids					
Nombre de plis					
Dureté de la bande de roulement					
Nombre d'indicateurs d'usure du pneu					
Pression de gonflage maximum					
Matériau de la carcasse					
Angle de tissage de la toile de pneu					
Pneu tubeless					
Part de la surface d'adhérence					

B	DESSIN SECTION TRANSVERSALE DU PNEU ET MESURES IDEALES DE LA JANTE			
---	--	--	--	--

				Tolérances	
				Remarques	

BS/480

C	PHOTOS ET INSCRIPTIONS	Seules les inscriptions qui ne changeront pas tout au long de la fabrication sont reportées ci-dessous		
Photo du flanc extérieur du pneu		Inscriptions sur le flanc extérieur		
		Texte	Hauteur	Trait
Photo du flanc intérieur du pneu		Inscriptions sur le flanc intérieur		
		Texte	Hauteur	Trait

RALLYES

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
3	Mai S	Olof Tratalja Rundan	Annulé/cancelled
3/4	Mai USA	Northern lights Pro Rally	Nouvelle inscription/new entry SCCA South Emporia Street - Englewood, COLORADO 80112
23/24	Mai ZA	Duckhams Rally	Nouvelle appellation/new name Datsun - International Rally
31	Mai S	Dalslands Rallyt	Annulé/cancelled
31	Mai S	Klaralvsknixen	Nouvelle inscription/new entry Likenas MK - Box 63 - 68063 LIKENAS
23/29	Juin M	Rallye du Maghreb	Nouvelle appellation/new name : Rallye « Al Massira » du Maroc
25/27	Juillet F	Tour de la Réunion	Nouvelle inscription/new entry
20/24	Août IS	Bikr Rally	Nouvelle inscription/new entry - Bikr - Hafnarstroti 18 - 101 REYKJAVIK
20/21	Sept. B	Limburgia Rally	Nouvelle/new date : 4/5 octobre
27/28	Sept. USA	Mendocino Forest Rally	Nouvelle inscription/new entry - SCCA
1/2	Novembre P	Rallye de l'Algarve	Nouvelle appellation/new name « Rallye Urbibel/Algarve

CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Nom de l'épreuve	Observations
11	I	I	Pergusa	Nouvelle/new date : 8 juin
1er	N	I	Nordic Championship Cup - Rossvoll - TSI - F/V	Nouvelle inscription/new entry NMK Rana - Knut Nygard - Kongsun. 19 - 8600 MO I RANA
7/8	D	I	Ulm - Leipheim	Annulé/cancelled
22	F	I	Rouen	Annulé/cancelled
6	I	I ⁺	Santamonica	Annulé/cancelled
25/27	USA	I ⁺	SCCA Can-Am Challenge	Nouvelle/new date : 5/7 septembre
7	I	I ⁺	Monza	Adjonction F2
26	GB	I	Donington	Adjonction TSI

COURSE DE COTE — OFF-ROAD -- DRAGSTERS

Date	Pays	Nom de l'Épreuve	Observations
15/17	Mai	S	Drag Racing - Mantorp Park Nouvelle/new date : 6 Juin
17/18	Mai	E	Autocross Saragoza TS1 - T2 - GTS3 - GT4 - SP5 - S/AC Nouvelle inscription/new entry
26	Mai	N	Off-Road - Hellerstad Cup Nouvelle inscription/new entry KNA Oure Romerike - P.o. Box 43 - 2072 DAL - NORWAY
22	Juin	N	Off-Road - Norwegian - Swedish Cup Nouvelle inscription/new entry - KNA Ovre Romerike
10	Août	S	Rallycross Holjesbanan Nouvelle/new date : 6 Juillet
16/17	Août	N	Vamma Hill Climb Nouvelle inscription/new entry KNA/NAF Ostfold - Marit Sofie Egeberg - 1827 KNAPSTAD (Tél. 02 92105)
25	Octobre	GB	Donington Rally / Slalom Nouvelle inscription/new entry Donington Racing Club, Castle Donington DERBY DE5 7RP

KARTING

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
4	F	Biesheim	Nouvelle inscription/new entry
25	N	Spring Race - Jessheim - A, C, E,	Nouvelle inscription/new entry RCC Romerike - Morten Berget - Blast Jerneun. 22 - 1470 LORENSKOG
25	F	500 km le Mans	Nouvelle inscription/new entry Mr. Y. Laveant - SKACO - 30 rue de la Crochadière 72000 - LE MANS
1	D	Fruehjahrspreis Solitude	Annulé/Cancelled
8	L	Mondercange	Annulé/Cancelled
8	F	Crolles-Villard Bonnot	Nouvelle inscription/new entry A.S.K. Grenoble - M. Fuzier - 41 rue Mallifaud - 38100 GRENOBLE
21/22	RI	Indonesian Kart Grand Prix - Ancol Kart Circuit - Jakarta	Nouvelle inscription/new entry - Ikatan Motor Indonesia
28/29	NL	Junior Kart Races - Strijen	Nouvelle inscription/new entry
28 Juin	S	Gutering, Gotland	Nouvelle inscription/new entry MK Gutarna - c/o S. Larsson - Lyegatan 15 - 62100 VISBY
29	N	RCC Cup - Jessheim - A, C, E,	Nouvelle inscription/new entry - RCC Romerike
5/6	L	Challenge CEE par équipes et Grand Prix du Luxembourg - Classe C -	Nouvelle inscription/new entry Karting Club de Mondercange - c/o Melle Olivia Decker - 103 rue Emile Mark - DIFFERDANGE
12/14	F	24 Heures LE MANS	Nouvelle inscription/new entry - S.K. A.C.O.
28	N	Autumn Race - Jessheim A, C, E,	Nouvelle inscription/new entry - RCC Romerike
5	F	6 Heures LE MANS	Nouvelle inscription/new entry - S.K. A.C.O.