JAN BROWN-HSA

fédération internationale de l'automobile

OCTOBRE 1980
N° 152
(Bulletin Spécial - Règlements
1981 - 1982 - 1983)

bulletin mensuel de la fédération internationale du sport automobile

8, PLACE DE LA CONCORDE - 75008 PARIS - TÉL.: 265.95.54 - TÉLEX 290442 FIAOTO

OCTOBRE 1980

BULLETIN SPECIAL REGLEMENTS 1981

Informations sportives

- Règlements du Championnat du Monde de F1 1981
- Règlements F2/F3
- Numéros et publicité sur les voitures (sauf F1)

Informations Techniques

- Annexe J 1982

OCTOBER 1980

1981 REGULATIONS SPECIAL BULLETIN

Sporting informations

- 1981 F1 World Championship regulations
- F2/F3 Regulations
- Racing numbers and publicity on cars (except F1)

Technical Information

- 1982 Appendix J.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

- CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN 1981

1981 FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP -

SOMMAIRE / SUMMARY

- REGLEMENT GENERAL / - GENERAL REGULATIONS

- PROTOCOLE FINANCIER / - FINANCIAL PROTOCOL

- REGLEMENT SPORTIF / - SPORTING REGULATIONS

- REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES / - STANDARD REGULATIONS FOR THE EVENTS

- REGLEMENT TECHNIQUE / - TECHNICAL REGULATIONS

- CALENDRIER / - CALENDAR

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 DE LA F.I.A.

REGLEMENT GENERAL

1 - En application des décisions du Congrès de Rio de la FIA du 15 avril 1980, la FISA organise à partir du 1er janvier 1981, le NOUVEAU CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 DE LA FIA. En conséquence l'ancien Championnat du Monde des Conducteurs est supprimé.

2 - Le NOUVEAU CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 dont la FIA est propriétaire comprendra deux titres de Champion du Monde : un pour les PILOTES et un pour les Constructeurs.

3 - Le classement de ce championnat sera établi avec les résultats obtenus par les pilotes et les constructeurs licenciés de la FIA dans les Grands Prix de Formule 1 qui font partie du Calendrier de Formule 1 et dont les ASN et organisateurs auront signé la CONVENTION contractuelle qui obligera les parties participantes : FISA - ASN - ORGANISATEURS - CONCURRENTS - CIRCUITS, à respecter tous les règlements du Championnat du Monde.

4 - Tous les Participants au Nouveau Championnat du Monde de Formule 1 s'engagent à appliquer tous les nouveaux règlements de ce championnat. Ils devront être titulaires de la Super-licence de la FISA qui sera délivrée aux PILOTES - CONCURRENTS - OFFICIELS et ORGANISATEURS.

5 - Les Règlements Particuliers des épreuves seront remplacés par un Règlement Standard unique valable pour toutes les épreuves, rédigé en français et en anglais.

6 - Le Championnat comprendra au maximum 16 Grands Prix qui seront sélectionnés selon des critères résultant des qualités d'organisation.

7 - La Commission des Pays Organisateurs des Grands Prix de Formule 1 de la FIA a pour mission de coordonner les intérêts de tous les organisateurs. Elle négocie avec les constructeurs une convention financière de plusieurs années, selon des règles commerciales normales et dont le respect est garanti par la FISA. Elle négociera également tout contrat d'assurance qui sera jugé nécessaire pour garantir globalement les organisateurs qui le souhaitent. Aucun contrat ne peut être négocié entre les organisateurs et les concurrents ou leurs représentants concernant l'organisation des épreuves sans l'agrément formel de l'ASN et de la FISA.

8 - Aucun constructeur, aucune association de constructeurs ne pourra organiser ou être associé avec une ASN ou un Club affilié à cet ASN pour l'organisation d'un Grand Prix.

Aucun concurrent ou constructeur, engagé dans une épreuve d'un Championnat du Monde ne pourra être organisateur de cette même épreuve.

=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN

Protocole financier

1) Des conditions et garanties financières seront établies pour une certaine période entre les organisateurs des Grands Prix de Formule Un et les concurrents ou leurs représentants. Ces conditions devront donner toutes garanties, aussi bien aux concurrents qu'aux organisateurs.

2) Ces conditions doivent tenir compte des bases financières actuelles du Championnat 1980 entre les parties concernées, sauvegarder les intérêts établis des concurrents et des organisateurs et tenir compte du nombre de voitures participantes.

3) Le solde du montant financier sera remis dans les 24 heures suivant le Grand Prix aux concurrents ou à leurs représentants et partagé entre eux selon un barème identique à celui que les concurrents utilisent aujourd'hui.

4) Une indemnité sera fixée pour rembourser les frais encourrus par la FISA pour la surveillance des épreuves, la gestion du Championnat du Monde et les frais des délégués FISA désignés au chapitre 1 du règlement standard des épreuves.

==========

FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

Financial protocol

1) Financial conditions and guarantees will be established for a certain period between the organizers of Formula One Grands Prix and the competitors or their representatives. These conditions must give full guarantees as much to the competitors as to the organizers.

2) These conditions must take into account the present financial basis of the 1980 Championship between the parties involved, safeguard the established interests of the competitors and organizers and take into account the number of cars participating.

3) The balance of the sum will be handed over in the 24 hours following the Grand Prix to the competitors or their representatives, and shared out between them according to a scale identical to the one used by the competitors at the present moment.

4) A fee will be fixed to refund the expenses borne by the FISA for the supervision of the events, the administration of the World Championship, and the expenses of the FISA delegates nominated under the first heading of the standard regulations for events.

oooooooooo

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE F.1 1981

ARTICLE 1 : DISPOSITIONS GENERALES

Ce Championnat est régi, dans le cadre du Code Sportif et des règlements internationaux de la FIA, par le Règlement Général F.1 et par les documents suivants qui seront mis, par la FISA, à la disposition des intéressés avant la date d'ouverture des engagements au dit Championnat :

- Règlement sportif
- Règlement technique
- Règlement standard des épreuves
- Conventions entre la FISA, les ASN et les organisateurs, portants sur les aspects sportifs et d'organisation des épreuves
- Protocole financier

ARTICLE 2 : VOITURES ADMISES

Les épreuves qualificatives devront être ouvertes aux voitures de course de la Formule Internationale N° 1 (voir Art. 274, Annexe J).
Les organisateurs peuvent admettre des voitures de la Formule Internationale N° 2 au cas où le nombre des voitures de F.1 disponible serait insuffisant.
Ces admissions seront de toute façon soumises aux prescriptions du présent Règlement Général, et notamment des Art. 6 et 7.

ARTICLE 3 : CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

Les épreuves comptant pour ce Championnat et dont la liste définitive est publiée par la FISA, devront avoir une longueur maximum de 320 km, ou une durée maximum de deux heures. La distance minimale à parcourir est de 250 km. Elles auront le statut d'épreuve internationale réservée.

ARTICLE 4 : CLASSEMENT ET RECOMPENSES

a) Le titre de Champion du Monde F.1 pour les pilotes sera attribué au conducteur qui aura totalisé le plus grand nombre de points prenant en considération la moitié plus un des résultats de chaque demi-saison.
En cas de nombre impair de courses, la 2ème demi-saison sera la plus importante.
En cas de nombre impair, le nombre de résultats considérés sera arrondi au chiffre supérieur.
Pour déterminer ces chiffres seront considérées les courses qui ont effectivement eu lieu et non celles programmées.
Des points ne seront attribués en vue du Championnat du Monde, et pour une épreuve déterminée, que si le pilote a constamment conduit la même voiture pendant toute la durée de la course.

b) Le titre de Champion du Monde F.1 pour le constructeur sera attribué à la marque qui aura totalisé le plus grand nombre de points prenant en considération tous les résultats obtenus par un maximum de deux voitures par Marque, que le Constructeur aura désigné à l'acte de leurs engagements, et qui marqueront des points cumulables entre eux.

c) Pour le titre réservé aux pilotes ainsi que pour celui des Constructuers le barême des points attribué pour chaque épreuve, sera le suivant :

- Pour la 1ère place	9 points
- Pour la 2ème place	6 points
- Pour la 3ème place	4 points
- Pour la 4ème place	3 points
- Pour la 5ème place	2 points
- Pour la 6ème place	1 point

d) Ex-aequo :

Pour les Constructeurs et les pilotes dont le total de points serait identique, la règle de départage sera la suivante :

1 - d'après la qualité des places (1ère place, puis 2ème place, etc.) obtenues par eux aux classements généraux des épreuves qualificatives et ayant servi à constituer leur total des points.

2 - d'après la qualité des places obtenues par eux aux classements généraux de toutes les épreuves qualificatives auxquelles chacun des constructeurs ou des pilotes ex-aequo aura pris part.

3 - en cas de nouvel ex-aequo la FISA désignerait elle-même le vainqueur en se basant sur telles autres considérations qu'elle jugerait convenables.

e) Par marque automobile il faut entendre l'ensemble châssis-moteur.
Lorsque le constructeur du châssis utilise un moteur de provenance étrangère à sa propre fabrication, la voiture sera considérée comme "hybride", et le nom du Constructeur du châssis devra toujours précéder celui du Constructeur du moteur.
Au cas où le titre serait gagné par une voiture "hybride" il serait décerné au constructeur du châssis.

ARTICLE 5 - REGLEMENTS STANDARDS DES EPREUVES

Conformément à l'Article 1 tous les règlements particuliers devront être identiques au Règlement Standard rédigé par la FISA, en anglais et français.
En cas de contestation le texte français ferait foi.
Le dit Règlement devra être complété par chaque organisateur avec les renseignements nationaux spécifiques concernant l'épreuve en question.

Dans le cas d'obligations nationales particulières, il pourra être complété par un additif sousmis au visa de la FISA et communiqué à tous les concurrents, qui sera expédié par l'Autorité Sportive Nationale au secrétaire de la Commission de Formule 1 quatre-vingt-dix jours avant la course.
Les détails du règlement particulier seront complétés et visés par l'A.S.N. et expédiés à la FISA 90 jours avant la course. La FISA complètera la liste des officiels internationaux, visera les documents qui deviendront ensuite partie officielle du règlement et les réexpédiera à l'ASN dans les 7 jours.

ARTICLE 6 - ENGAGEMENTS ET CANDIDATURES

a) Pays et Organisateurs

Les A.S.N. qui souhaitent inscrire une épreuve qualificative pour le nouveau Championnat du Monde F.1 doivent présenter leurs candidatures auprès de la FISA, conjointement avec l'organisateur désigné de l'épreuve.
A l'acte de cette candidature ils souscriront la convention entre la FISA, l'A.S.N. et l'Organisateur précisé à l'Art. 1 du présent Règlement Général. 7 jours après la clôture des engagements la FISA communiquera le calendrier définitif pour l'année suivante.

Date d'ouverture des engagements - 1er novembre 1980
Date de clôture des engagements - 15 novembre 1980

b) Concurrents et pilotes

Chaque concurrent souhaitant participer au Nouveau Championnat du Monde de Formule 1 devra présenter sa candidature auprès de la FISA, désignant en même temps son ou ses pilotes, et souscrire un bulletin d'engagement pour chaque voiture. Il prendra connaissance du Règlement Général, du présent Règlement Sportif, du Règlement Technique valable pour l'année suivante, du Règlement Standard, ainsi que de la Convention entre FISA, A.S.N. et Organisateurs et du Protocole financier.

Les concurrents s'engageront, tant pour eux-mêmes que pour leur pilote :

- à respecter intégralement le Code Sportif International de la FIA, et tous les Règlements et textes régissant le présent Championnat du Monde et précisés à l'Art. 1 ci-dessus.
- à participer avec le nombre de voitures et de pilotes engagés à toutes les épreuves qualificatives du Championnat, sauf cause de force majeure, jugée par la FISA.

Tout manquement à cette règle entraînera une amende de 20 000 US dollars, par voiture et par épreuve, qui seront payés à l'organisateur de l'épreuve, et pourra conduire à l'exclusion de une ou plusieurs courses.

A l'exception de ceux dont les voitures ont marqué des points dans l'ancienne Coupe des Constructeurs F.1 de l'année précédente, les concurrents doivent fournir des renseignements en ce qui concerne l'importance de leur organisation, leur garantie financière et leur capacité à respecter les obligations réglementaires. Ils doivent également déposer une caution de 30 000 US dollars à la FISA.
Cette somme leur sera restituée à la fin du Championnat en question.

Toutes les candidatures seront soumises à l'examen de la FISA, et au plus tard 7 jours après la clôture des engagements la FISA publiera la liste des voitures et des pilotes acceptés, comportant les numéros de course.

Chaque concurrent dont la candidature a été acceptée, sera automatiquement engagé avec ses voitures et ses pilotes dans toutes les épreuves du Championnat, cet engagement ne pourra être refusé par les organisateurs, sauf motif grave et légitime qui sera soumis au Tribunal de la FIA.
Date d'ouverture des engagements - 1er novembre 1980
Date de clôture des engagements - 15 novembre 1980

c) Les concurrents qui demanderont à participer à une ou plusieurs épreuves sans avoir souscrit un engagement pour le Championnat du Monde devront présenter leur candidature et déposer une caution de 30 000 US dollars auprès de la FISA, au plus tard trois mois avant la première épreuve à laquelle ils souhaitent participer, ou avant la date de clôture des engagements précisés au point précédent. Chaque participation à toute autre épreuve devra ensuite être annoncée à la FISA avec le même délai. Les concurrents déjà engagés dans le Championnat entier et qui souhaiteront faire courir dans certaines épreuves une voiture supplémentaire s'ajoutant à celles faisant partie de la liste officielle publiée par la FISA, devront faire connaitre leur engagement chaque fois avec un délai minimum d'un mois. Les voitures et les pilotes définis dans ce point pourront être classés dans les courses auxquelles ils participeront, mais ils ne marqueront pas de point pour le Championnat. Les points correspondants à la place qu'ils occuperont dans le classement d'une épreuve ne seront pas attribués.

ARTICLE 7 : PILOTES REMPLACANTS

Les concurrents sont tenus à participer à toutes les épreuves du Championnat avec le ou les pilotes désignés à l'acte de leur engagement.
En cas de situation exceptionnelle justifiée intervenant après la clôture des engagements, un constructeur pourra demander à la FISA l'autorisation de faire appel à un pilote remplaçant qui pourra marquer des points.

ARTICLE 8 : SUPER-LICENCES FISA

Les Concurrents, les Pilotes, les Organisateurs et les Officiels devront être, pendant leur participation au Championnat, titulaires en outre que de leurs licences internationales délivrées par les A.S.N. respectives, d'une "Super-licence FISA pour le nouveau Championnat du Monde de F.1 de la FIA".
Les Candidatures à ces "Super-licences" seront présentées par le moyen des ASN, et seront examinées par la FISA. Leur éventuelle acceptation sera communiquée à l'ASN concernée, et se traduira par l'inscription du nom des intéressés sur des "Listes des Officiels du Championnat du Monde de F.1 de la FIA", disponibles auprès de la FISA.

ARTICLE 9 : ADMISSION AUX PREQUALIFICATIONS, QUALIFICATIONS ET COURSES

Le nombre des voitures autorisées à prendre le départ est limité à 24 (à l'exception du Grand Prix de Monaco). Pour les essais officiels le nombre est limité à 30 (à l'exception du Grand Prix de Monaco).

Toutes les voitures de la liste officielle, publiée par la FISA après la clôture des engagements, sont inscrites d'office aux essais officiels.
Dans le cas où le nombre des engagés dans le Championnat serait supérieur à 30, on procédera de la façon suivante :

- 26 places seront réservées aux voitures des Constructeurs selon le classement de deux demi-saisons précédentes du Championnat des Constructeurs.
Un même Concurrent ou Constructeur ne pourra pas avoir plus de deux voitures parmi ces 26, si 26 voitures ou plus sont engagées dans la compétition.

- 4 places seront mises à la disposition des autres voitures éventuelles après essais préqualificatifs. Ils se dérouleront selon les modalités stipulées dans le Règlement Standard des épreuves.

Pour le Grand Prix de Monaco le nombre des voitures autorisées à prendre le départ est limité à 20. Pour les essais officiels le nombre est limité à 26.

Toutes les voitures de la liste officielle publiée par la FISA après la clôture des engagements sont inscrites d'office aux essais officiels.

Dans le cas où le nombre des engagés dans le Championnat serait supérieur à 26, on procédera de la façon suivante :

- 22 places seront réservées aux voitures des Constructeurs selon le classement de deux demi-saisons précédentes de leur Championnat. Un même concurrent ou constructeur ne pourra pas avoir plus de deux voitures parmi ces 22.

- 2 places seront réservées à des voitures désignées par le Comité d'Organisation de l'épreuve, et choisies sur la liste publiée par la FISA après la clôture des engagements.

- 2 places seront mises à la disposition des autres voitures éventuelles après essais préqualificatifs. Ils se dérouleront selon les modalités stipulées dans les renseignements nationaux spécifiques de l'épreuve.

Les voitures et les pilotes précisés à l'Art. 6 - § c (participations occasionnelles) pourront être admis dans une épreuve déterminée, à condition que leur participation ne rende nécessaire l'organisation d'essais préqualificatifs.

Pour l'année 1981, et pour déterminer le classement du Championnat des Constructeurs selon les deux précédentes demi-saisons seront considérés les résultats de l'ancienne Coupe des Constructeurs de Formule 1 1980.

ARTICLE 10 : DELEGUES FISA ET OFFICIELS DE COURSE

Pour chaque épreuve la FISA désignera les délégués suivants :

- inspecteur de l'épreuve
- délégué sécurité et starter unique
- délégué médical
- délégué organisation et vérification technique
- délégué média (Radio - TV - Presse)

Les Officiels suivants seront désignés :

- trois commissaires sportifs :

  . par l'ASN, parmi ses nationaux figurant sur la liste officielle les "Super-licences FISA"

- deux commissaires sportifs :

  . par la FISA, parmi les titulaires des "Super-licences FISA" d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation.

- un directeur de course :

  . par l'ASN, choisi parmi les titulaires des "Super-licences FISA".

Les noms des Officiels désignés par l'ASN devront être communiqués à la FISA, à l'acte de la candidature de l'épreuve, par la même ASN.

Les fonctions des différents Officiels et Délégués sont précisées - dans le cadre du Code Sportif International FIA - par le Règlement Particulier Standard des épreuves.

ARTICLE 11 : NOMBRE DES EPREUVES QUALIFICATIVES

Le nombre maximum des épreuves qualificatives inscrites au calendrier par la FISA est limité à 16.

Le nombre minimum est fixé à 8.

Toute épreuve qualificative pour le Championnat annulée avec un préavis inférieur à 3 mois entraînera le refus d'inscription de l'épreuve au Championnat de l'année suivante, sauf s'il s'agit d'un cas de force majeure reconnu par la FISA.

ARTICLE 12 : ACCREDITIFS - BADGES - LAISSER-PASSER

(à définir)

ARTICLE 13 : NORMES TRANSITOIRES

Le présent Règlement Général ayant été adopté par la C.P. de la FISA, délégation est donnée à un groupe restreint du C.E. de la FISA de rédiger et promulguer les documents précisés à l'Art. 1.

oooooooooooooooooooo

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN

REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES

1) REGLEMENTS ET INFORMATIONS SPECIFIQUES DE L'EPREUVE

Les renseignements nationaux spécifiques concernant chaque épreuve doivent être obligatoirement complétés par chaque Autorité Sportive Nationale et, après approbation de la FISA, constituent la première partie du présent règlement.

Les renseignements nationaux spécifiques doivent donner les renseignements suivants :

- nom de l'Autorité Sportive Nationale,
- nom de l'Organisateur,
- date et lieu de l'épreuve,
- adresse complète, téléphone, télex à laquelle doivent être adressées toutes les demandes d'informations supplémentaires.
- nom et longueur du circuit. Sens de la course. Nombre de tours à couvrir et distance totale à parcourir.
- jour et heure du départ,
- lieu des vérifications techniques,
- disponibilité du carburant dans le paddock,
- lieu des vérifications sportives,
- lieu du briefing,
- lieu de la Conférence de Presse du vainqueur,
- lieu du tableau officiel d'affichage,
- liste des principaux officiels de l'épreuve :

Commissaires Sportifs : .....) désignés par l'ASN
..... (
.....)
.....) désignés par la FISA
..... (

Directeur de Course : .....) désigné par l'ASN

Secrétaire du meeting : ..... (

Commissaire Tech. Chef : .....)

Médecin de l'ASN : ..... (

- Les délégués de la FISA seront les suivants :

Inspecteur de l'épreuve : .....)

Délégué sécurité et starter : ..... (

Délégué médical : .....)

Délégué organisation et vérifications techniques : ..... (

Délégué média (Radio - T.V. - Presse) : .....)

- liste des prix et récompenses spéciales,
- liste des obligations nationales particulières,
- numéro du visa de l'Autorité Sportive Nationale,
- numéro du visa de la FISA,

2) ORGANISATION - ENGAGEMENTS

Art. 1 : Définition de l'Epreuve

.../...

Cette épreuve internationale est réservée aux voitures de F.1 et comptera pour le Championnat du Monde de F.1 de la FIA.

Au cas où le nombre de voitures de F.1 serait insuffisant, l'admission d'autres voitures se fera conformément à l'article 2 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1. Ces voitures devront, en outre, avoir répondu au minima de qualification et être conformes aux spécifications techniques de la formule à laquelle elles appartiennent. Leur place sur la grille de départ sera déterminée par les temps réalisés aux essais, toutes formules confondues.

L'attribution des points pour le Championnat du Monde se fera conformément aux Art. 4, 6, et 7 dudit Règlement Sportif.

Art. 2 : Organisation

L'épreuve sera organisée dans le cadre des prescriptions du Code Sportif International de la FIA, et en conformité avec le Règlement Général du Championnat du Monde de F.1, le Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1, le Règlement Standard de l'épreuve, et les autres documents précisés à l'Art. 1 dudit Règlement Sportif. Tous les concurrents s'engagent à respecter ces textes de par le fait même de leur engagement dans le Championnat du Monde ou de leur participation à l'épreuve en question.

Art. 3 : Parcours - distance - sens de la course

a) La distance maximale de l'épreuve est de 320 Km. La distance minimale est de 250 km. La durée maximale de l'épreuve est de 2 heures.

b) Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans le sens inverse sous peine d'être immédiatement exclus de la course. Il n'est permis de pousser une voiture dans le sens inverse, sous surveillance officielle, que pour la dégager d'une situation malencontreuse.

Art. 4 : Voitures

a) L'épreuve sera réservée aux voitures dont il est fait référence à l'art. 1 du présent Règlement et à l'art. 2 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1.

b) Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ et à participer aux essais est fixé conformément à l'art. 9 dudit Règlement Sportif.

c) L'emploi des couleurs distinctives de nationalité n'est pas obligatoire, comme stipulé à l'Annexe I du Code.

d) La publicité sur les voitures est autorisée dans les limites fixées par l'Autorité Sportive Nationale de l'Organisateur qui ne pourra imposer aux concurrents aucune publicité supplémentaire.

e) Le nom du pilote ainsi que la marque de la voiture seront inscrits sur la carrosserie.

f) Sur chaque voiture figurera son numéro de course selon la liste arrêtée par la FISA chaque année. Les chiffres doivent mesurer au moins 30 cm en hauteur, en trait d'au moins 4 cm d'épaisseur, et figurer en position visible sur le capot avant ainsi que sur les deux côtés de la voiture.

g) Un pilote pourra utiliser pour les essais et la course plusieurs voitures à condition :

- qu'elles soient de la même marque et engagées par le même concurrent,
- qu'elles aient été vérifiées conformément à l'Art. 10 du présent Règlement,
- que sur chaque voiture figure le numéro de course correspondant au pilote qui la conduit.

Cependant, après le déploiement du drapeau vert prévu à l'Art. 13, alinéa C, point 3d) aucun changement de voiture ne sera admis.

Art. 5 : Carburant

1- Le seul carburant autorisé pour les moteurs à pistons alternatifs est l'essence possédant les caractéristiques suivantes :

. 102 RON maximum, la mesure étant effectuée selon la norme ASTN D 2699 et l'acceptation ou le rejet du carburant selon ASTM D 3244 avec une certitude de 95 %.

. 2 % d'oxygène et 1 % d'azote en poids comme pourcentage maxima, le reste du carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant ni alcools, dérivés nitrés ou autres additifs pouvant augmenter la puissance.

Dans les pays où l'on ne peut se procurer commercialement de carburant convenant aux moteurs de Formule 1 et où les lois du pays interdisent l'importation d'un tel carburant, l'ASN doit obtenir une dispense de la FISA pour l'utilisation de carburant aviation qui sera ensuite fourni par les organisateurs et devra être utilisé par tous les concurrents.

Pour les moteurs à turbine, le seul carburant autorisé est le kérosène tel qu'utilisé couramment en aviation commerciale.

.../...

2- En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant.

Art. 6 : Licences des pilotes et des concurrents

Tous les concurrents et les pilotes devront détenir les licences internationales prévues par le Code et délivrées par leur ASN, ainsi que les super-licences FISA conformément à l'Art. 8 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1.

Ces licences devront être valables pour l'année en cours et ne pas avoir fait l'objet d'une suspension ou une disqualification intéressant la période des essais et de la course.

Les concurrents et les pilotes d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation devront, en outre, présenter l'autorisation prévue à l'Art. 70 du Code Sportif.

Les pilotes devront obligatoirement être munis de leur fiche médicale internationale.

Art. 7 : Engagements et désignation des pilotes

Tout concurrent engagé dans le Championnat du Monde est engagé automatiquement avec ses voitures et ses pilotes dans cette épreuve. Les engagements et les désignations des pilotes seront conformes aux prescriptions des Art. 6, 7, et 9 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1 de la FIA.

L'utilisation d'un pilote remplaçant devra être conforme aux prescriptions de l'Art. 7 dudit Règlement Sportif et être annoncée par le concurrent aux organisateurs avant la fin des vérifications techniques (voir Art. 10 - a).

Les organisateurs se réservent le droit d'annuler la course si le nombre total des voitures disponibles est inférieur à treize.

Art. 8 : Dispositions générales

a) Il relèvera avant tout de la responsabilité du concurrent que toutes les personnes concernées par son engagement respectent toutes les lois et règlements.

Si un concurrent ne peut assister en personne à l'épreuve, il désignera par écrit un mandataire pour le représenter.

b) Les concurrents devront s'assurer que les voitures restent conformes aux conditions d'admissibilité et de sécurité tout au long des essais et de la course.

Le fait de présenter une voiture au contrôle technique sera considéré comme une déclaration implicite de conformité.

c) Au cours d'une compétition la propre responsabilité d'un pilote ou celle de toute autre personne s'occupant d'une voiture inscrite, ne sera pas dégagée en ce qui concerne l'observation des règlements par le seul fait de la responsabilité officielle du concurrent ou de son représentant.

d) Les concurrents, pilotes, assistants et invités devront à tout instant porter les insignes d'identification qui leur auront été remis conformément aux prescriptions de l'Art. 12 du Règlement Sportif du Championnat.

Art. 9 : Assurance

Tous les concurrents seront couverts par une assurance au tiers souscrite par l'organisateur. L'assurance couvre la voiture à partir du moment où est signée la déclaration jusqu'à minuit après la course.

L'organisat doit envoyer à la FISA 90 jours avant la course le détail des risques couverts par la police d'assurance qui doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Cette police d'assurance sera tenue à la disposition des concurrents.

b) Les organisateurs tiennent à souligner dans l'intérêt des concurrents et celui des personnes qui dépendent d'eux, l'avantage qu'ils ont à souscrire une assurance - accident personnelle, s'ils n'en ont déjà une.

Les conducteurs participant à l'épreuve ne pourront pas être considérés comme "tiers" entre eux.

3) VERIFICATIONS - ESSAIS

Art. 10 : Vérifications techniques et sportives

a) Tous les concurrents, ou leur représentant si celui-ci détient une procuration écrite, devront se présenter aux vérifications qui se dérouleront la veille de la première journée d'essais officiels, entre dix et dix-huit heures au lieu indiqué.

Les licences de compétition des concurrents et des pilotes devront être présentées lors des vérifications des voitures.

b) La vérification consistera à un contrôle des documents - licence internationale, super-licence FISA, fiche médicale internationale, autorisation de l'ASN si nécessaire, etc... - et pourra être suivie, dans la même

.../...

journée ou dans les jours suivants, d'un examen médical du pilote, si le Directeur de Course ou le Responsable Médical le juge nécessaire.

c) Les vérifications techniques préliminaires de la voiture pourront être effectuées séparément du contrôle du conccurent et des pilotes, et auront lieu dans le garage ou dans l'emplacement attribué à chaque équipe.

Le numéro de course et les signes publicitaires doivent être en place sur la voiture. Aucune voiture ne pourra participer aux essais si elle n'a pas été approuvée par les Commissaires Techniques, chargés des vérifications.

d) Sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs, les concurrents et les pilotes qui ne se présenteront pas aux vérifications dans les délais prévus au paragraphe a, ne seront pas autorisés à prendre part aux essais et à la course.

e) Toute voiture qui, après approbation, serait démontée ou modifiée d'une façon qui affecte la sécurité du véhicule ou remet en question son éligibilité, ou qui serait impliquée dans un accident entraînant des conséquences analogues devra être présentée à nouveau à la vérification pour approbation.

Le départ pourra être refusé à toute voiture pour des motifs de sécurité.

f) Le Directeur de Course pourra demander qu'une voiture ayant été impliquée dans un accident soit arrêtée pour être soumise à une nouvelle vérification et que son conducteur soit soumis à un examen médical.

g) Immédiatement après chaque séance chronométrée, quatre voitures au moins seront soumises à un contrôle technique complet : les deux voitures ayant obtenu les deux meilleurs temps lors de la séance en question et deux voitures tirées au sort par les Commissaires Sportifs.

h) Après l'arrivée les sept premières voitures classées seront conduites sous la surveillance d'un commissaire dans un "parc fermé" aménagé à cet effet. Les véhicules désignés qui n'entreraient pas au "parc fermé" immédiatement après la course ne seraient pas classés. Les sept voitures en question seront obligatoirement soumises à une vérification. De plus les Commissaires Sportifs pourront faire vérifier tout autre voiture ayant participé à la course.

i) Pour chaque voiture vérifiée les Commissaires Techniques publieront les résultats de cette vérification qui seront mis à la disposition des autres concurrents.

j) Les Commissaires Sportifs et Techniques peuvent :

- contrôler les conditions d'éligibilité d'une voiture ou d'un concurrent avant ou après les essais et la course, à condition que le concurrent soit prévenu de cette intention et que l'heure et le lieu désignés pour cette vérification ne soient pas tels que la participation du concurrent et de la voiture aux essais ou à la course soit perturbée.
- Demander lors d'une vérification technique qu'une voiture soit démontée par le concurrent afin de s'assurer que les conditions d'éligibilité ou de conformité sont bien remplies.
- Demander au concurrent de leur fournir, lors de vérifications techniques, telles pièces et échantillons.
- Demander au concurrent de payer tous les frais que l'exercice des droits mentionnés dans cet article pourrait entraîner.

Art. 11 : Essais

Tous les conducteurs admis aux essais officiels conformément aux dispositions de l'art. 9 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1, devront participer à l'une au moins des deux séances officielles chronométrées qui auront lieu :

- l'avant veille de la course, de 13.00 h à 14.00 h
- la veille de la course, de 13.00 h à 14.00 h,

de plus des séances d'essais non chronométrées, se dérouleront :

- l'avant veille de la course, de 10.00 h à 11.30 h
- la veille de la course, de 10.00 h à 11.30 h,
- le jour de la course, pour une durée de 30 minutes, commençant 2 heures et 50 minutes avant l'heure annoncée pour le départ de la course.

L'intervalle entre la séance non chronométrée et la séance chronométrée d'une même journée ne pourra jamais être inférieur à 1 heure et 30 minutes. Tout retard dans le déroulement de la première séance comportera donc un décalage identique de l'horaire de la deuxième séance.

De même, l'intervalle entre la fin de la séance d'essais non chronométrée du jour de la course et le départ de la course même ne pourra jamais être inférieur à 2 heures et 20 minutes. Toutefois, la course devra impérativement débuter à l'heure prévue.

Les organisateurs se réservent le droit d'interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'ils

.../...

le jugeront nécessaire pour dégager la piste ou permettre le sauvetage d'un véhicule. Dans le cas des essais non chronométrés, ce temps ne sera pas obligatoirement rattrapé sauf, décision contraire du Directeur de Course, après accord avec les Commissaires Sportifs.

Dans le cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi perturbées aucune réclamation ne pourra être admise sur les effets possibles concernant la qualification des pilotes admis au départ.

Tous les tours des séances d'essais chronométrées seront chronométrés afin de déterminer la position du pilote au départ, conformément aux prescriptions de l'article 13 - B.

Tout conducteur qui n'aura pas pris part aux essais ou qui n'aura pas réalisé dans son meilleur tour d'essai un temps inférieur ou égal à 110 % de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés par les autres conducteurs ne sera pas admis au départ.

Les Commissaires Sportifs pourront autoriser le départ des voitures jusqu'au nombre maximum prévu par l'article 9 du Règlement Sportif du Championnat, si certaines de ces voitures n'ont pas réalisé les minima de qualification prévus ci-dessous pour des raisons de force majeure. Elles ne pourront cependant être admises qu'à condition qu'elles n'éliminent pas des voitures déjà qualifiées.

Dans le cas où, en application des prescriptions de l'Art. 9 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1, il serait nécessaire pour certaines voitures de participer à des essais préqualificatifs, ces essais auront lieu :

- l'avant veille de la course, de 8.00 h à 9.00 h.

Pendant toutes les séances d'essais la discipline aux stands et en piste ainsi que les dispositions de sécurité seront les mêmes qu'en course.

Art. 12 : Limitation des pneumatiques pendant les essais

Un même pilote ne pourra pas utiliser pendant chaque séance d'essais chronométrées (y compris éventuellement celle de préqualification) plus de huit pneumatiques au total, quelque soit le nombre de voitures conduites par lui, mais exception faite pour les pneus sculptés utilisés sur piste humide ou mouillée, dont l'utilisation est libre.

La procédure de contrôle sera la suivante :

- 30 minutes avant le début de chaque séance chronométrée, le concurrent aura fait préparer dans son stand les huit pneus destinés à chacun de ses pilotes.
- Chaque pneu sera marqué par les commissaires préposés sur sa face extérieure, ou, à la demande du concurrent, sur les deux faces. Les Commissaires peindront sur chaque pneu le numéro de course du pilote, ainsi qu'une lettre caractéristique de la course en question. Une couleur différente sera utilisée pour chaque séance d'essais chronométrée, ainsi que des peintures spéciales.
- Au cas où un concurrent souhaiterait utiliser dans une séance des pneus déjà marqués pour une séance précédente, les pneus pourront comporter plus d'un marquage.
- Chaque pilote devra obligatoirement utiliser exclusivement les huit pneus marqués avec son numéro de course pour la séance à laquelle il participe.
- Un concurrent souhaitant remplacer un pneu déjà marqué par un autre devra présenter, avant le début de la séance d'essais chronométrée, les deux pneus au commissaire préposé, qui procèdera au nouveau marquage et en même temps à l'annulation de l'ancien.
- Pendant toute la durée des essais chronométrés, il y aura à la sortie des stands un commissaire placé à droite et un placé à gauche, chargés de vérifier que toutes les voitures comportent un marquage des pneus correct.

Les commissaires préposés au marquage seront d'autre part chargés de surveiller les changements de pneus effectués dans les stands. Toute anomalie sera immédiatement signalée à la Direction de Course ainsi qu'au concurrent intéressé, et pourra entraîner l'annulation, par les Commissaires Sportifs, de tous les temps enregistrés par le pilote concerné pendant la séance entière.

- Les organisateurs et les Commissaires Techniques prendront toute mesure nécessaire pour assurer l'efficacité et la régularité des opérations de marquages et de contrôles des pneumatiques.

4) DEPART - DEROULEMENT DE L'EPREUVE - ARRIVEE - PRIX

Art. 13 : Départ

Le départ sera donné arrêté. La grille de départ aura une formation décalée 1 x 1, et le signal du départ sera donné au moyen d'un signal lumineux par un starter désigné par la FISA pour toutes les épreuves du Championnat du Monde de F.1.

A- Briefing

Un briefing aura lieu 45 minutes après la fin des essais libres du matin de la course au lieu indiqué. Les pilotes qualifiés pour le départ devront obligatoirement être présents.

Tout pilote qui n'aura pas émargé la feuille de présence lors de ce briefing sera passible d'une amende de 2.000 dollars U.S.

Les Directeurs Sportifs des équipes sont invités à participer à ce briefing.

B- La grille

1. La grille sera dressée dans l'ordre des meilleurs temps réalisés par les pilotes lors des essais officiels chronométrés, tous temps confondus. Le nombre maximum des voitures admises au départ est fixé conformément aux prescriptions de l'Art. 9 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1.

2. Au cas où deux ou plusieurs voitures auraient réalisé des temps identiques, priorité sera donnée à celle qui l'a réalisé la première.

3. Le pilote de la voiture ayant réalisé le temps le plus rapide sera autorisé à choisir la pole-position. L'ensemble du plateau viendra ensuite dans l'ordre, à savoir, les troisième temps derrière les temps les plus rapides, les quatrième temps derrière le deuxième temps etc...
Le pilote en pole-position doit excercer ses droits dans les 30 minutes qui suivent la publication des temps définitifs.

4. Les rangs de la grille seront séparés d'une distance d'au moins 7 mètres.

5. L'accès à la grille prendra fin 5 minutes avant l'heure annoncée pour le départ de la course. Passé ce délai, toute voiture n'ayant pas pris place sur la grille partira soit à l'arrière de celle-ci, soit des stands comme indiqué à l'alinéa C - 2 ci-dessous.

6. Une fois la grille de départ publiée, suite à la dernière séance chronométrée, aucun pilote non qualifié ne sera admis, et la place de tout pilote se trouvant dans l'incapacité de prendre le départ sera laissée vacante.

C- Procédure de départ

1. 20 mn avant l'heure annoncée pour la course, les voitures quitteront les stands afin d'effectuer un tour de chauffe. A la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la fausse grille située en face de la tribune principale dans leur ordre de départ, moteur arrêté.

2. 10 mn avant l'heure annoncée pour la course, la sortie des stands sera fermée. Toute voiture se trouvant encore dans les stands ne pourra prendre le départ qu'après le passage de l'ensemble du plateau devant la sortie des stands lors de leur 1er tour de course. La fermeture de la sortie des stands sera signalée par un avertissement donné 2 mn plus tôt.

3. L'approche du départ sera annoncée par la présentation des panneaux à 5 mn, 3 mn, 1 mn et 30 sec du départ. Ces panneaux seront accompagnés d'un avertissement sonore.

   a) Panneau de 5 mn. Début du compte à rebours,

   b) Panneau de 3 mn. Toutes les personnes,hormis les pilotes, les officiels et les membres des équipes qui utilisent la source d'énergie extérieure, évacueront la fausse grille.

   c) Panneau d'1 mn. Les moteurs seront démarrés au moyen de leur démarreur, le pilote assis à son volant ou, le cas échéant, à l'aide d'une source d'énergie extérieure. Les membres des équipes quitteront alors la fausse grille.

   d) Panneau des 30 sec. Après la présentation de celui-ci un drapeau vert sera déployé à l'avant de la fausse grille afin d'indiquer que les voitures doivent avancer et entamer un tour complet du circuit en restant dans l'ordre de la grille de départ, le pilote partant en pole position jouant le rôle de voiture maîtresse. Il sera interdit de doubler pendant ce tour.

Après le déploiement du drapeau vert aucun pilote ne pourra changer de voiture.

Tout pilote qui se trouve dans l'impossibilité de démarrer devra lever le bras.

Après le départ de tous les autres concurrents pour le tour de formation, ses mécaniciens seront autorisés à pousser la voiture sur la piste pour en démarrer le moteur.

Cette voiture devra continuer le tour de formation mais il lui est interdit de doubler aucun concurrent et prendra obligatoirement le départ derrière la dernière ligne de la vraie grille, à la distance règlementaire indiquée par un panneau à condition qu'elle soit en position arrêtée au moment où on allume le feu rouge.

Cette disposition est également applicable à une voiture qui, même ayant pris le départ régulièrement pour le tour de formation, ne pourrait pas suivre la vitesse de l'ensemble du plateau.

.../...

Au cas où la voiture en retard arriverait en vue de la grille alors que le feu rouge est déjà allumé, le pilote devra obligatoirement se diriger aux stands à vitesse modérée où il prendra le départ après le passage de la totalité du plateau devant la sortie des stands au 1er tour de la course.

e) Lorsqu'elles reviendront à la grille de départ, les voitures s'arrêteront chacune à sa position indiquée et laisseront leur moteur en marche. Un commissaire tenant un panneau numéroté (1, 2, 3, etc) se trouvera à la hauteur de chaque rang de la grille. Dès que les voitures de son rang se seront immobilisées, il baissera son panneau. Lorsque le directeur de course pourra voir, d'après l'enlèvement des panneaux de chaque rang, que la grille s'est immobilisée, il allumera le FEU ROUGE. A n'importe quel instant, mais à 6 sec. minimum et 10 sec. maximum, suivant l'apparition du feu rouge, le départ de la course sera donné par la substitution d'un FEU VERT au feu rouge.

Si après être revenu à la grille réelle de départ, une voiture a calé son moteur et son pilote se trouve dans l'impossibilité de démarrer, il lèvera le bras et après le départ de toutes les voitures sa voiture sera obligatoirement poussée par les commissaires vers les stands desquels il pourra prendre le départ.

Toute infraction aux règles énoncées ci-dessus pour la procédure de départ sera pénalisée par la mise hors course du pilote responsable.

4. Des juges seront désignés pour constater les faux départs. La pénalité prévue par le Code Sportif (l'addition d'une minute au temps total de la course) sera infligée pour tout faux départ.

5. Si plus de 50 % des voitures prennent le départ de la course avec des pneus pluie, la course sera déclarée une course par temps humide, et un panneau course par temps humide sera présenté sur la ligne départ/arrivée pendant les 5 premiers tours.

6. La seule variation permise dans cette procédure de départ relève des cas suivants :

a) Changement des conditions atmosphériques après les essais non officiels le jour de la course.
Si la piste est sèche, bien que toute la période des essais, y compris les essais non-officiels le matin du jour de la course, ait été humide, ou si la piste est humide, bien que toute la période des essais y compris les essais non-officiels le matin du jour de la course, ait été sèche, une séance d'essais de 20 minutes sera autorisée 60 minutes avant l'heure annoncée pour la course. 20 minutes avant l'heure du départ, la procédure du départ standard commencera.

b) Si soudain il commence à pleuvoir pendant que les voitures effectuent leur tour de formation au ralenti, un panneau "départ retardé" sera présenté sur la ligne de départ/arrivée, et la Procédure de Départ recommencera au point 10 minutes (à savoir la fermeture des stands).

c) Si la quantité d'eau sur la piste est telle que l'on ne peut pas parcourir en sécurité, même avec des pneus pluie, les organisateurs peuvent retarder le départ jusqu'au moment où les conditions se seront améliorées.

Art. 14 : Discipline générale de sécurité

a) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours des essais et de la course.

b) Dans le cas où un conducteur se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture que ce soit involontairement ou pour une autre raison, la voiture devra dégager la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course ou des essais. Si le pilote lui-même est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir des Commissaires de piste de lui prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive à remettre son véhicule en marche et rejoint la course sans commettre d'infractions, il ne sera pas mis hors course.

c) Toutes réparations sur la piste même doivent être effectuées par le seul pilote à l'aide des outils éventuellement transportés dans sa voiture.

d) Tout ravitaillement sur la piste même est interdit.

e) A l'exception du conducteur - et dans des cas exceptionnels des officiels compétents (voir art. 14 - b) - personne n'est autorisé à toucher une voiture arrêtée.

f) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée, sauf dans les cas prévus à l'art. 13 alinéa C, point 3 - d et à l'art. 14 -b).

g) Toutes les fois que la voiture s'immobilise durant la course et les essais, que se soit volontairement ou non, le moteur devra être remis en route à l'aide du démarreur. L'utilisation d'une source extérieure d'énergie est autorisée seulement dans les stands et sur la fausse grille de départ.

h) Lorsqu'ils participent aux essais ou à la course, les pilotes doivent tout le temps porter des vêtements et un casque de type agréé.

i) Toutes les voitures doivent être conformes aux règles de sécurité édictées par la FISA.

Toutes infraction à cet article commise pendant la course entraînera l'exclusion.

Art. 15 : Dépassements et conduite des voitures

Se référer intégralement à l'Annexe L - Chapitre IV - "Code de Conduite sur circuit". Cette annexe est publiée à l'annuaire du Sport Automobile 1981.

Art. 16 : Signaux

Les instructions seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus dans l'Annexe H du Code Sportif International. Pour communiquer des renseignements à leurs pilotes, les concurrents ne doivent pas utiliser des drapeaux semblables, de quelque manière que ce soit, à ceux mentionnés dans l'Annexe H, chapitre II.

Art. 17 : Zone de décélération

Tout conducteur ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand, ou à la zone du paddock en manifestera l'intention à temps et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

Art. 18 : Stands - Assistance aux stands et ravitaillements

a) Deux seules personnes désignées par le concurrent pour transmettre des signaux à chaque conducteur, ainsi qu'un chronomètreur devront normalement se tenir derrière la barrière de protection séparant la piste des stands.

b) Après chaque arrêt de la voiture, les assistants aux stands devront débarraser le sol de tous les accessoires qui pourraient y avoir été déposés.

c) Si un pilote dépasse son stand avant de s'arrêter, on ne peut ramener la voiture au stand qu'en la poussant.

d) La rentrée sur la piste s'effectuera sous la direction de l'officiel responsable.

e) Les ravitaillements en essence et les changements de roues ne sont autorisés qu'aux stands.

f) Si de l'essence est stockée dans un stand,l'organisateur doit fournir au moins deux extincteurs efficaces d'une capacité de 5 kg, et s'assurer de leur bon fonctionnement.

g) Tout essence de réserve entreposée dans les stands doit être gardée dans des fûts ou des bidons étanches contrôlés pour une pression de 3 atmosphères.

h) Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement. Le moteur devra être arrêté, à moins que le ravitaillement soit effectué conformément aux prescriptions de l'art. 6,paragraphe 14 de l'art. 274, Annexe J du Code Sportif International. En outre, le concurrent devra s'assurer que, pendant toute la durée du ravitaillement, un employé muni d'un extincteur prêt à fonctionner se trouve à côté de la voiture.

i) Il est interdit de refaire le plein d'huile pendant la course. Les orifices de remplissage des réservoirs d'huile doivent être conçus de manière à ce que les Commissaires puissent y apposer des scellés. Toute voiture dont la conception empêcherait d'apposer les scellés d'une façon satisfaisante se verrait refuser l'autorisation de prendre le départ.

j) Tout changement de voiture ne pourra s'effectuer qu'aux stands et sous contrôle des Commissaires.

k) Pour raison de sécurité la zone des stands est interdite aux personnes de moins de 16 ans révolus.

l) Il est interdit d'introduire des animaux dans la zone des stands et sur la piste.

Art. 19 : Arrêt d'une épreuve et nouveau départ

S'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou autres rendent impossible la poursuite de la course, un drapeau Rouge sera déployé sur la ligne départ/arrivée par le Directeur de Course, et, simultanément, le drapeau Jaune et le drapeau d'huile croisées seront déployés à tous les postes de signalisation. La décision d'arrêter la course peut être prise uniquement par le Directeur de Course (ou, en cas d'empêchement de celui-ci, par le Directeur de Course Adjoint). Lorsque, ce signal est donné, toutes les voitures cesseront de courir immédiatement, réduiront leur vitesse et rentreront lentement aux stands, étant bien entendu que :

a) Le classement de la course sera celui du tour précédent.

b) Des véhicules de secours ou de service circulent peut-être sur la piste.

c) Le circuit peut être complètement obstrué à cause d'un accident ou parce que les conditions atmosphériques l'ont rendu impossible à parcourir à la vitesse de course.

En cas d'arrêt de la course, il sera prévu les cas suivants :

A- Moins de deux tours complets auront été accomplis.
B- Plus de deux tours mais moins de 75 % de la distance prévue pour la course.
C- Plus de 75 % de la distance totale prévue pour la course.

CONDITIONS DU NOUVEAU DEPART

Cas A : Le premier départ sera jugé nul et non avenu. Tous les pilotes ayant pris ce départ seront admis à prendre le nouveau départ, soit dans leur voiture d'origine, soit dans une voiture de réserve de la même marque, à la seule condition que cette voiture ait été jugée en état de courir par les Commissaires Techniques. La course suivant le nouveau départ aura toute la distance prévue et la grille d'origine sera utilisée. L'emplacement de toute voiture se trouvant dans l'incapacité de prendre le nouveau départ sera laissé inoccupé. Si le nombre de partants est inférieur au total autorisé, il sera permis de compléter le plateau avec des voitures de réserve, à condition qu'elles aient atteint les minima de qualification.

Cas B : La course sera considérée comme étant en deux parties : l'ordre à la fin de la première partie sera celui de la fin du tour précédent l'arrêt de la course. La distance de la course suivant le nouveau départ sera celle nécessaire pour atteindre toute la distance prévue. La grille du nouveau départ sera une grille 1 x 1 dans l'ordre indiqué par les chronométreurs, des voitures à la fin de la première partie. Seules les voitures ayant pris le départ d'origine seront admises à condition qu'elles n'aient pas officiellement abandonné au moment de l'arrêt de la course, qu'elles aient pu rentrer aux stands par elles-mêmes et par toute voie autorisée, et qu'elles aient été jugées aptes à repartir par les Commissaires Techniques. Aucune voiture de réserve ni aucun "mulet" ne seront admis.

Cas C : Cette course sera considérée comme complète et il n'y aura pas de nouveau départ. Le classement sera l'ordre à fin du tour précédant l'arrêt de la course. Dans tous les cas où un nouveau départ a lieu, il sera donné 30 minutes après l'arrêt de la course et la procédure de départ normale commencera 20 minutes avant l'heure annoncée du nouveau départ. Le seul cas où l'heure du nouveau départ pourra être retardée sera, si les Commissaires Sportifs, après avoir consulté le Directeur de course et les Délégués de la FISA, jugent le parcours dangereux.

Si, au Cas A, il est impossible de donner un nouveau départ, aucun point comptant pour les Championnats ne sera attribué.

Si, au Cas B, il est impossible de donner un nouveau départ, la moitié des points comptant pour les Championnats sera attribuée.
Dans le cas C, l'ensemble des points de Championnat sera attribué.

Art. 20 : Arrivée

L'arrivée sera contrôlée par rapport à une ligne clairement indiquée sur la piste.

Le signal de fin de course sera donné dès que la première voiture aura parcouru toute la distance prévue pour la course. Si deux heures s'écoulent avant que la distance prévue pour la course ait été parcourue, le drapeau à damiers sera présenté à la voiture en tête à la fin du tour pendant lequel la période de deux heures se sera écoulée. Toutefois, si la règle des 2 heures est appliquée, la course ne sera pas considérée comme une course de durée (comme pour les épreuves d'endurance), mais le vainqueur sera le pilote qui a parcouru la plus grande distance lorsque le drapeau est déployé.

Si le signal de fin de course est donné, par inadvertance ou pour toute autre raison, avant que la voiture en tête n'ait accompli le nombre de tours prévu, ou que le temps prescrit ne se soit écoulé, la course sera néanmoins considérée comme s'étant terminée au moment où le signal est donné. Si le signal de fin de course est retardé par inadvertance, le classement définitif sera établi en fonction des positions occupées à la fin du temps ou de la distance prévus pour la course.

Après qu'il aura été donné le signal de fin de course, toutes les voitures effectueront un tour de décélération et, immédiatement après les sept premiers classés gagneront le "parc fermé" conformément aux prescriptions de l'art. 10 - h.

Art. 21 - Classement

a) La voiture classée première sera celle ayant couvert la distance prévue dans le temps le plus court, ou passée en tête sur la ligne de chronométrage au bout de 2 heures de course, si le nombre de tours prévus au règlement n'a pas été accompli à cet instant (voir art. 20). Toutes les voitures seront classées en tenant compte du nombre de tours complets qu'elles ont accomplis et, pour celles qui auraient totalisé le même nombre de tours, compte tenu de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée.

Toutefois, si une voiture met plus de deux fois le temps du tour le plus rapide du vainqueur pour parcourir son dernier tour, ce dernier tour ne sera pas pris en considération lors du calcul de la distance totale couverte par cette voiture.

b) Les voitures ayant parcouru moins de 90 % du nombre de tours couvert par le vainqueur ne seront pas classées (avec arrondissement à l'unité inférieure).

c) Au cas où, en raison des conditions atmosphériques ou d'un autre cas de force majeure, la course est interrompue avant sa terminaison normale, la procédure sera celle prescrite à l'art. 19.

d) Les classements officiels seront publiés dans le lieu indiqué par le présent règlement, après la course. Ils seront les seuls résultats valables sous réserve de modifications qui pourraient être introduites par les Commissaires Sportifs en cas de réclamations et d'homologations de l'ASN.

Art. 22 : Ex-eaquo

Les prix et les points attribués à la place des concurrents arrivés ex-eaquo dans le classement seront partagés.

.../...

Art. 23 : Prix

Pour cette épreuve les prix en espèces sont fixés et distribués sur la base du protocole financier, précisé à l'art. 1 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1.

Les trois pilotes classés les premiers sont obligatoirement tenus, sauf cause grave de force majeure, de participer à la remise des prix d'honneur qui aura lieu à la fin de la course.

Pendant cette cérémonie sera exécuté l'hymne national du pilote classé premier, suivi de celui du constructeur de sa voiture.

Après la cérémonie du podium le pilote vainqueur devra se rendre obligatoirement et aussi vite que possible au lieu prévu pour la Conférence de Presse internationale.

5) APPLICATION DES REGLEMENTS

Art. 24 : Publication du Règlement

Le présent Règlement est le Règlement Standard des épreuves du Championnat du Monde de F.1 de la FIA et il est complété par les organisateurs avec les règlements et informations spécifiques de l'épreuve.

Les règlements sont publiés en français et en anglais et ils sont susceptibles d'être traduits en d'autres langues.

En cas de contestation sur leur interprétation, le texte français sera le seul considéré comme texte officiel faisant foi.

Le présent règlement a été visé par l'ASN et la FISA.

Art. 25 : Instructions et communications aux concurrents

Les Commissaires Sportifs peuvent à titre exceptionnel donner des instructions aux concurrents par le moyen de circulaires spéciales, conformément aux art. 66 et 141 du Code Sportif International. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents qui devront en accuser réception par signature.

Tous classements et résultats des essais et de la course, ainsi que tout autre communication concernant leur déroulement seront affichés sur le tableau officiel d'affichage situé au lieu indiqué.

Toute décision ou communication des Commissaires Sportifs et Techniques ou du Directeur de Course, et concernant en particulier un concurrent sera, en outre, communiquée par écrit à ce dernier.

Art. 26 : Application des Règlements

Si il y a désaccord quant à l'interprétation du présent règlement, ainsi que des autres textes régissant le Championnat du Monde de F.1 (voir art. 1 du Règlement Sportif du Championnat), ou des instructions données par les Commissaires Sportifs la décision de ces derniers sera définitive, sauf le droit de réclamation et d'appel prévu à l'art. 29 ci-dessous, et sauf si la FISA en décide autrement.

Art. 27 : Juridiction

Toute infraction aux règlements et non-abservation des instructions données par un Officiel seront sanctionnées conformément aux dispositions contenues au Chapitre XI du Code Sportif International.

Le concurrent sera responsable du paiement des amendes infligées. Les amendes et pénalisations indiquées dans ce règlement ne se substituent pas, mais viennent s'ajouter aux pénalités prévues par le Code Sportif International.

Art. 28 : Pénalités - Mise hors course

a) L'interprétation du règlement et notamment le choix des sanctions lorsque le présent règlement ne les a pas fixés automatiquement relèvent du Collège des Commissaires Sportifs, à la majorité des présents.

b) Toute décision concernant une pénalité en temps ou la mise hors course de conducteurs ou de voitures, et prise par les Commissaires Sportifs, sera annoncée par le Directeur de Course aux concurrents et aux Commissaires aux stands intéressés, par écrit.

c) Dans le cas d'une mise hors course, le conducteur de la voiture incriminée sera également prévenu par des signaux. Dans ce but, le drapeau noir -avec le numéro de course du pilote- sera présenté deux tours de suite par le Directeur de Course au moment où la voiture passe sur la ligne d'arrivée.

Il est également attendu du concurrent ou de son représentant qu'il fasse présenter à son pilote son propre signal "stop". Si le conducteur ne s'arrête toujours pas, des sanctions supplémentaires peuvent être prises.

d) Le fait de mentionner une sanction précise dans ce règlement n'empêche pas que d'autres sanctions supplémentaires soient appliquées si cela est considéré comme nécessaire.

Art. 29 : Réclamations et appels

.../..

a) Les réclamations devront être faites obligatoirement par écrit et remises entre les mains d'un Commissaire Sportif ou à défaut entre les mains du Directeur de Course, accompagnées d'une caution de 250 Frs suisses ou d'une somme équivalente dans la monnaie du pays.

Le concurrent engagé ou son représentant accrédité, a seul le droit de réclamer.

La procédure des réclamations est réglée conformément au Chapitre XII du Code Sportif International.

b) La procédure des appels est réglée conformément au Chapitre XIII du Code Sportif International. La caution qui doit accompagner la demande d'appel est de 500 Frs suisses ou d'une somme équivalente dans la monnaie du pays.

Art. 30 : Officiels

Les principaux officiels de l'épreuve sont indiqués au Chapitre I du présent règlement.

Le rôle essentiel des Délégués de la FISA est d'assister dans leurs fonctions les Officiels de l'épreuve de veiller dans le cadre de leur compétence que tous les règlements régissant le Championnat du Monde soient intégralement respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeraient nécessaires et de dresser les différents rapports concernant le déroulement de l'épreuve et destinés à la FISA.

L'inspecteur de l'épreuve devra être obligatoirement d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation. Il assurera la coordination des différents délégués FISA entre eux et avec les autres Officiels.

++++++++++

F I S A

Article 274 : Règlement Technique 1981 pour F1

SOMMAIRE

Article 1 : Définitions
1) Voiture de F1
2) Automobile
3) Véhicule terrestre
4) Carrosserie
5) Roue
6) Marque automobile
7) Épreuve
8) Poids
9) Poids de course
10) Cylindrée moteur
11) Suralimentation

Article 2 . Réglementation
1) Rôle de la FIA
2) Date de publication des modifications
3) Validité de la comparaison entre moteurs conventionnels et à turbine
4) Construction dangereuse
5) Conformité permanente aux règlements
6) Mesures

Article 3 . Carrosserie et dimensions
1) Largeur hors-tout
2) Largeur en avant des roues AV
3) Largeur entre les roues AV et AR
4) Largeur de l'aileron AR
5) Porte-à-faux
6) Hauteur
7) Dispositifs aérodynamiques

Article 4 . Poids
1) Poids minimum
2) Lest

Article 5 : Moteur
1) Moteur à pistons alternatifs - cylindrée
2) Moteur à turbine

Article 6 . Canalisations, réservoirs d'essence, câbles et équipement électriques
1) Capacité des réservoirs
2) Emplacement des réservoirs
3) Outres en caoutchouc FTA/FT3
4) Fabricants d'outres en caoutchouc
5) Code imprimé sur les outres
6) Délai maximal d'utilisation des outres en caoutchouc
7) Accessoires des canalisations et des réservoirs de carburant
8) Raccordements avec le châssis
9) Conduits de carburant
10) Câbles canalisations d'essence et équipement électrique
11) Canalisations renforcées
12) Structures déformables
13) Orifices de remplissage et bouchons
14) Ravitaillement en course

Article 7 : Huile
1) Emplacement - structure déformable
2) Canalisations
3) Récupérateur d'huile
4) Partie de la voiture contenant de l'huile : emplacement
5) Ravitaillement en huile

Article 8 : Démarrage
1) Démarreur
2) Source d'énergie externe

Article 9 : Marque arrière

Article 10 : Freins

Article 11 : Roues et pneus
1) Emplacement
2) Dimensions

Article 12 : Habitacle
1) Architecture, accès, dimensions
2) Rétroviseurs
3) Ceintures de sécurité

Article 13 : Sécurité
1) Extincteurs
2) Système de survie
3) Coupe circuit
4) Lampe rouge
5) Suspension : chromage
6) Tôle de magnésium
7) Structures de sécurité

Article 14 : Carburant
1) Carburant commercial
2) Air

Article 15 : Texte final

Article 1 : Définitions

1) **Formule 1** : Automobile conçue uniquement pour la course de vitesse en circuit ou en parcours fermé.

2) **Automobile** : Véhicule terrestre roulant sur au moins 4 roues non alignées dont au moins 2 assurent la direction et 2 au moins la propulsion.

3) **Véhicule terrestre** : Appareil de locomotion mû par ses propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.

4) **Carrosserie** : Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air extérieurs, à l'exception de la structure jouant rôle d'arceau de sécurité et des parties incontestablement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et du train roulant.
La(les) boîte(s) à air et les radiateurs seront considérés comme faisant partie de la carrosserie.

5) **Roue** : Flasque et jante.
Roue complète : Flasque, jante et pneumatique.

6) **Marque automobile** : Dans le cas de voitures de Formule de course, une marque automobile est une voiture complète. Lorsque le constructeur de la voiture monte un moteur de provenance étrangère à sa propre fabrication, la voiture sera considérée comme "hybride" et le nom du constructeur du moteur sera associé à celui du constructeur de la voiture. Le nom du constructeur de la voiture devra toujours précéder celui du constructeur du moteur.
Au cas où une Coupe ou un titre de Champion serait gagné par une voiture hybride, il serait donné à la voiture.

7) **Épreuve** : Une épreuve sera constituée par les essais officiels chronométrés, et non chronométrés, et par la course.

8) **Poids** : C'est le poids de la voiture en état de marche avec sa quantité normale de lubrifiants et de liquides de refroidissement, mais sans carburant ni pilote.

9) **Poids de course** : C'est le poids de la voiture en état de marche, le pilote étant à bord et tous les réservoirs de carburant pleins.

10) **Cylindrée moteur** : C'est le volume balayé dans le(s) cylindre(s) du moteur par le mouvement du(des) piston(s). Ce volume sera exprimé en centimètres cubes. Pour calculer la cylindrée moteur le nombre π sera pris égal à 3,1416.

11) **Suralimentation** : Augmentation de la pression d'alimentation du mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, le "ram effect" et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.
L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation.

Article 2 : Réglementation

1) Les règlements présidant à la construction des Formules 1, énumérés ci-dessous, sont émis par la FIA.

2) Chaque année, au mois d'Octobre, la FIA publiera tous changements à ces règlements.
Tous ces changements entreront en vigueur à partir du 1er janvier de la troisème année qui en suit la publication, à moins d'accord entre la FIA et tous les constructeurs reconnus de Formules 1, auquel cas le changement entrera en vigueur à la date convenue.

3) La FISA se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaison établies entre moteurs de type classique et moteurs à turbine en donnant un préavis de 2 ans partant du 1er Janvier qui suivra la décision prise.

4) Une automobile qui semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les commissaires sportifs de l'épreuve.

5) Les automobiles devront respecter intégralement le règlement ci-dessous durant tout le déroulement des épreuves.

6) Toutes les mesures devraient être faites lorsque la voiture est immobilisée sur une surface plane horizontale et dure.

Article 3 : Carrosserie et dimensions

1) La largeur hors-tout de la voiture, y compris les roues complètes, ne devra pas dépasser 215 cm, les roues directrices étant dirigées vers l'avant.

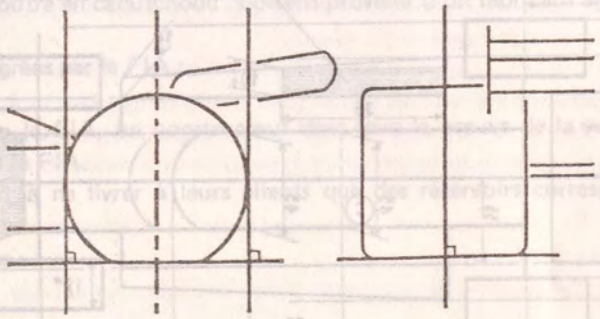
2) La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 150 cm au total.
Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV, d'une largeur totale de plus de 110 cm ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV, pilote à bord et assis normalement, quelle que soit la quantité de ce carburant.

3) La largeur maximale hors-tout de la carrosserie derrière le point le plus en AV des roues AV et devant l'axe des roues AR, ne sera pas supérieure à 140 cm.
La structure déformable est incluse dans cette largeur.

4) La carrosserie ne peut dépasser une largeur de 110 cm en arrière de l'axe des roues AR.

5) Sauf en cas de traction avant où la mesure sera prise à partir de l'axe des roues les plus en arrière portant une charge substantielle, aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 80 cm en arrière de l'axe des roues tractrices les plus en arrière.
Aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 120 cm de l'axe des roues AV les plus en avant.
L'axe de toute roue sera supposé être au milieu de deux droites situées perpendiculairement à la surface d'appui de la voiture et placées contre les côtés opposés de la roue complète, ces droites passant par le centre de la bande de roulement du pneu.

Dessin N° 15 : Art. 3.5. - Détermination de l'axe d'une roue.



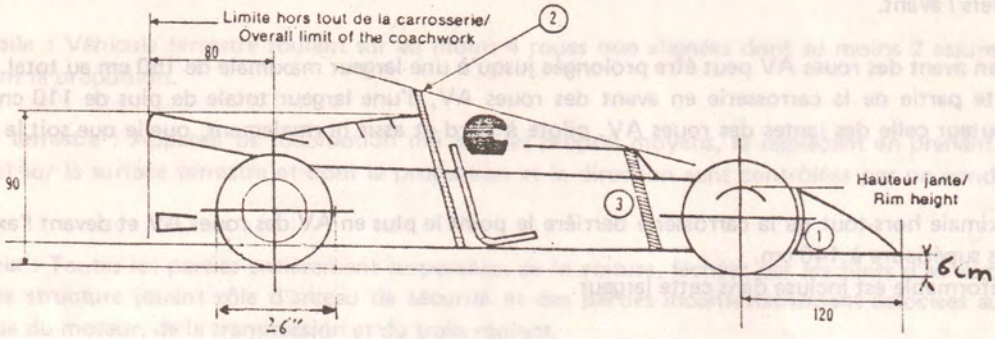
6) **Hauteur** : A l'exception de la structure jouant le rôle de l'arceau de sécurité, aucune partie de la voiture ne pourra dépasser une hauteur de 90 cm au-dessus du sol, pilote à bord et assis normalement, la voiture étant dans son assiette normale de course.
Toute partie de toute structure jouant ce rôle étant à une hauteur par rapport au sol de plus de 90 cm ne doit pas avoir forme telle qu'elle puisse avoir une influence aérodynamique significative sur les performances de la voiture.

7) **Dispositifs aérodynamiques** : Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur le comportement de la voiture :

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

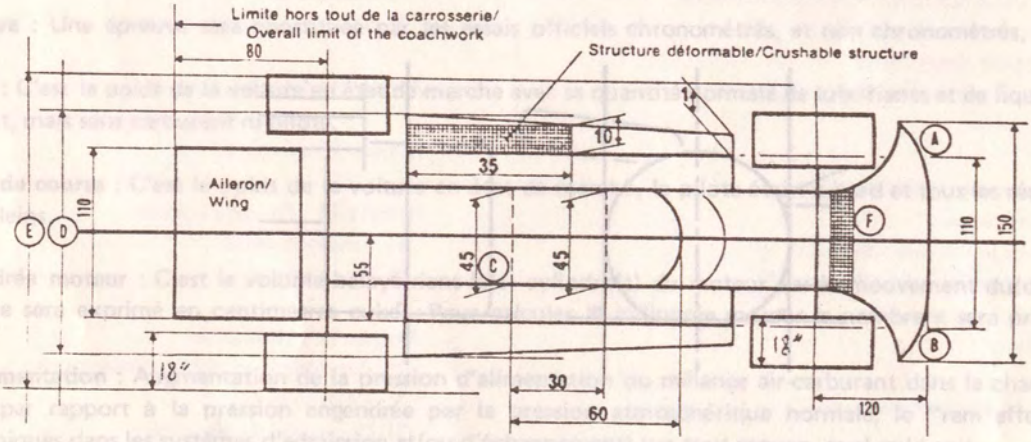
Tout dispositif comblant l'espace entre la carrosserie et le sol est interdit.
En aucune circonstance une partie suspendue quelconque de la voiture ne devra se trouver à moins de 6 cm du sol, la voiture se trouvant en état normal de course, conducteur à bord.
Aucune partie de la voiture, en dehors des pneus, ne pourra toucher le sol systématiquement et de façon permanente, à quelque moment que ce soit, la voiture étant en mouvement.

Dessin N° 16 : Formule 1 : Dimensions maximum et minimum/ **NB : Cotes en cm**



1 - Pour toute partie de plus de 110 de large
2 - Arceau de sécurité
3 - Structure substantielle

Dessin N° 17 : Formule 1 : Dimensions maximum et minimum **NB : Cotes en cm**



A B - Parties ne devant pas dépasser la hauteur de la jante AV
C - Point le plus reculé du siège
D - Largeur maximale : 140 cm
E - Largeur maximale hors tout : 215 cm
F - Structure substantielle

NB : Les chiffres en gras représentent des dimensions minimales

Aucune partie entièrement suspendue de la voiture ne doit toucher le sol lorsque deux pneus situés du même côté seront dégonflés.
Dans le cas où existerait une correction de la hauteur de suspension, pouvant intervenir en marche, les conditions définies ci-dessus devront être respectées dans la position statique de réglage la plus basse utilisable en course.

Article 4 : Poids

1) Le poids de la voiture ne doit pas être inférieur à 585 kg.

2) Du lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer. Il doit être possible d'y apposer des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire.

Article 5 : Moteur

Moteurs à pistons alternatifs 4 temps :

a) Cylindrée-moteur sans suralimentation : inférieure ou égale à 3000 cm^3.
b) Cylindrée-moteur avec suralimentation : inférieure ou égale à 1500 cm^3.

Nombre de cylindres : maximum 12.
Les moteurs Wankel, Diesel, 2-temps et les turbines sont interdits.

Article 6 : Canalisations et réservoirs d'essence, cables et équipement électriques

1) La capacité totale des réservoirs ne doit pas dépasser 250 litres.

2) Tous les réservoirs de carburant doivent être placés à l'intérieur de la structure principale de la voiture.

3) Tous les réservoirs de carburant, à l'exception d'un réservoir collecteur dont la capacité ne dépasse pas 5 litres, doivent être du type "outre en caoutchouc" conforme à ou dépassant les spécifications FIA/Spec/FT3.

4) Tous les réservoirs du type "outre en caoutchouc" doivent provenir d'un fabricant agréé par la FIA.

Constructeurs de réservoirs agréés par la FIA :

Afin d'obtenir l'agrément de la FIA, un constructeur doit faire la preuve de la conformité de son produit avec les spécifications approuvées par la FIA.
Ces constructeurs s'engagent à ne livrer à leurs clients que des réservoirs correspondant aux normes approuvées.

Liste des constructeurs agréés :

Allemagne Fédérale :
Uniroyal, 5100 Aachen, Postfach 410.

États-Unis :
Don Allen Inc. 401 Agee Road, Grants Has, Oregon 97526.
Aero Tec Labs, Hewson Avenue, Warcick, NJ 07463.
Fuel Safe Corporation, 15545 Computer Lane, Huntington Beach, California 92649.
Goodyear Fuel Cell Labs, The Goodyear Tyre and Rubber Company, Akron, Ohio 44316.

France :
Kléber-Colombes, Division Tissus Enduits et Applications, 4 rue Lesage Maille, 76230 - Caudebec-les-Elbeuf.
Ets J. RICHÉ - BP 14 - 14690 Pont-d'Ouilly.
Superflexit SA, 45 rue des Minimes, 92 Courbevoie.

Grande-Bretagne :
FTP Industries Ltd, The Airport, Portsmouth, Hants.
Marston Excelsior Ltd, Wobaston Road, Wolverhampton, Staffs.
Woodville Rubber Company Ltd, Hearthcote Rd, Swadlincote, Burton-on-Trent, DE11 9DX.

Italie :
Autodelta SpA (Alfa Romeo), Via Enrico Fermi 7, 20019 Settimo-Milanese.
Pirelli, Viale Rodi 15, Milano.

Japon :
Kojima Press Ltd, 3-30 Shimoichibacho Toyota, Aichiken.
Sakura Rubber Co Ltd, 48-14-1 Chome Sasazuka, Shibuya Ku, Tokyo.
Sumitomo Electric Industries Ltd, 15-5 Chome Katahama, Migashi Ku, Osaka.

5) Sur tous les réservoirs du type "outre en caoutchouc" doit être imprimé un code indiquant le nom du fabricant, les spécifications selon lesquelles le réservoir a été construit, et la date de fabrication.

6) Aucun réservoir du type "outre en caoutchouc" ne peut être utilisé plus de 5 ans après la date de fabrication.

7) Tous les accessoires relatifs au carburant (y compris les reniflards, les entrées, les sorties, les orifices de remplissage, les raccords entre les réservoirs, et les ouvertures d'accès) doivent être des accessoires métalliques vulcanisés sur le réservoir.

8) Tous les raccordements entre une cellule de carburant et le châssis (y compris les orifices de remplissage, les reniflards, les ouvertures d'accès, les entrées et les sorties) doivent être frangibles. Par "frangible" on entend qu'au cas où le réservoir de carburant se déplacerait relativement au châssis, au cours d'un accident, le raccordement entre le réservoir de carburant et le châssis se cassera sous une charge qui est inférieure de moitié à la charge requise pour arracher l'accessoire métallique vulcanisé du réservoir de carburant.

9) Toutes les canalisations de carburant entre un réservoir de carburant et le moteur doivent comporter une connexion auto-obturante de sécurité.
Les parties de cette connexion doivent se séparer sous une charge inférieure à la moitié de celle requise pour briser la canalisation de carburant ou pour arracher celle-ci du réservoir.

10) **Conduits, canalisations et équipements électriques :** Sauf si les conduits, canalisations et équipements électriques sont en conformité avec les prescriptions de l'aviation en ce qui concerne leur emplacement, leurs matériaux et leurs raccordements, ils doivent être placés ou installés de telle façon qu'une fuite quelconque ne puisse résulter en :
- une accumulation de liquide,
- l'entrée du liquide dans l'habitacle du pilote,
- le contact entre liquide et une canalisation ou un équipement électrique quelconque.

Dans le cas où les conduits, canalisations ou équipements électriques passeraient par, ou seraient installés dans l'habitacle du pilote, ils doivent être isolés par une couverture d'un matériau étanche et résistant au feu.

11) Toutes les canalisations de carburant extérieures au cockpit à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur, devront pouvoir résister à une pression de 70 kg/cm^2 (1000 psi) et à une température de 260°C (500°F).

12) **Structure déformable :** Toute la zone des réservoirs se trouvant en contact direct avec les filets d'air doit comprendre une structure déformable conforme aux spécifications ci-après.
Cette zone comprend toute la zone de carrosserie (ou du monocoque) à l'exclusion des parties ajoutées telles que radiateurs d'eau, entrées d'air, parebrise, etc.

a) La structure déformable doit se composer d'une construction sandwich incorporant un matériau ininflammable d'une résistance minimum de 25 psi (18 N/cm^2). Il est permis de faire passer des tuyaux d'eau au travers de ce matériau, mais non pas des canalisations de carburant, d'huile ou d'électricité.
La construction en sandwich comprend obligatoirement deux feuilles de 1,5 mm d'épaisseur dont une en alliage d'aluminium dont la résistance à la rupture est de 14 tonnes par pouce carré (225 N/mm^2) et l'élongation minimum de 5 %.

b) L'épaisseur minimale de la construction sandwich est 1 cm. Toutefois, le côté de la zone des réservoirs doit comporter une structure déformable d'une épaisseur minimale de 10 cm à son endroit le plus épais. Cette épaisseur minimale de 10 cm est maintenue sur une longueur de 35 cm, dont l'emplacement est laissé à l'appréciation du constructeur, et peut ensuite être graduellement ramenée à 1 cm.

13) **Orifices de remplissage et bouchons :** L'orifice ou les orifices de remplissage et leur bouchon ne doivent pas faire saillie sur la tôle de la carrosserie. Leur ouverture doit être un diamètre suffisant pour permettre l'évacuation de l'air, lors des remplissages rapides (en particulier ceux effectués sous pression) et, l'évent de communication avec l'atmosphère doit être conçu de façon à éviter toute fuite de liquide pendant la marche, et le débouché doit se trouver à au moins 25 cm en arrière de l'habitacle.
Le bouchon doit être conçu de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent ou d'une fausse manoeuvre en le fermant.

14) **Ravitaillement en course :** En cas de ravitaillement après le début de la course, le récipient utilisé devra comporter un raccord étanche reliant à l'orifice de remplissage de la voiture. La mise à l'air libre de ce récipient devra comporter une soupape anti-retour.

Article 7 : Huile

1) Tous les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale de la voiture devront être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur. Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne pourra se trouver en arrière de la boîte de vitesses ou du carter de différentiel, sur une voiture à roues motrices AR. Dans le cas d'une voiture à roues motrices AV, aucune partie contenant de l'huile ne pourra se trouver en arrière de la roue AR complète.

2) Toutes les canalisations d'huile extérieures au cockpit, à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur devront pouvoir résister à une pression de 70 kg/cm^2 (1000 psi) et à une température de 260°C (500°F).

3) **Récupérateur d'huile :** Sur toute voiture dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, celle-ci doit déboucher dans un récupérateur d'une capacité d'au moins 3 litres.

4) Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne peut être située à plus de 70 cm de l'axe longitudinal de la voiture.

5) Aucun ravitaillement en huile n'est autorisé pendant la course.

Article 8 : Démarrage

1) Un démarreur, pouvant être actionné par le pilote assis normalement à son volant, et une source d'énergie, capable d'assurer au moins deux démarrages du moteur, doivent se trouver à bord de la voiture à tout instant.

2) La mise en marche du moteur peut s'effectuer tant sur la grille de départ que dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie extérieure, connectée provisoirement à la voiture.

Article 9 : Marche arrière

Toutes les voitures devront avoir un rapport de marche AR en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve, et pouvant être engagé par le pilote assis à son volant.

Article 10 : Freins

Toute voiture doit comporter un système de freinage ayant au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de manière qu'en cas de fuite ou de défaillance d'un des circuits, l'action de la pédale continue à s'exercer sur au moins deux roues.

Article 11 : Roues et pneus

1) Les roues doivent être extérieures à la carrosserie, vue en plan, le dispositif aérodynamique arrière étant enlevé.

2) La largeur maximum du pneumatique est de 18 pouces, et son diamètre maximum de 26 pouces.
Ces mesures seront effectuées sur les roues démontées de la voiture.

Article 12 : Habitacle

1) L'ouverture de la carrosserie donnant accès à l'habitacle doit présenter les dimensions minimales suivantes :
- longueur : 60 cm
- largeur : 45 cm, maintenus sur 30 cm dans un plan horizontal du point le plus reculé du siège vers l'avant.

Siège du conducteur conçu de telle sorte qu'on puisse s'y mettre ou le quitter sans ouverture de portière ou déplacement d'une partie quelconque de la voiture. Le pilote devra être assis à son volant face à la route. L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le temps maximum nécessaire pour la sortie du pilote ne dépasse pas 5", le volant en place.

2) Toutes les voitures doivent être équipées d'au moins deux rétroviseurs assurant au pilote une visibilité arrière de part et d'autre du véhicule.

3) **Ceinture de sécurité** : Le port de deux sangles d'épaules, d'une sangle abdominale, et de deux sangles d'entrejambes est obligatoire. Elles doivent être fixées à la voiture.

Article 13 : Sécurité

1) **Extincteurs :**

a) **Produit extincteur** : BCF ($C F_2 Cl Br$) – TDE ($C_2 Br_2 F_4$) – BTM ($C Br F_3$).

b) **Capacité minimum :**

Habitacle/cockpit : 5 kg
Compartiment moteur : 2,5 kg

c) **Emplacement - méthode de fixation :** Les bonbonnes d'extincteurs doivent être protégées d'une manière adéquate, et la bonbonne de l'habitacle doit être montée à l'intérieur de la structure principale de la voiture.
Dans tous les cas, les supports des bonbonnes doivent être capables de résister à une accélération de 25 g.

d) **Temps de décharge :**

Compartiment moteur : 10 secondes minimum.
Habitacle : 30 ± 5 secondes pour BCF et TDE. 60 ± 5 secondes pour BTM.
Les deux bonbonnes devraient être déclenchées simultanément.

e) **Système de commande :** Tout système de déclenchement comprenant une source d'énergie propre est autorisé, à condition qu'il soit possible d'actionner la totalité des extincteurs en cas de panne des circuits électriques principaux.
Le pilote assis normalement dans la voiture, attaché par sa ceinture de sécurité et le volant étant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs.

f) **Vérifications des bonbonnes :** Les poids suivants devront figurer sur chaque bonbonne.
- poids de la bonbonne vide.
- poids de l'agent extincteur.
- poids total en charge.

g) **Fonctionnement** : Le système doit fonctionner dans toutes les positions même lorsque la voiture est renversée.

2) **Système de survie** : Un système de survie, composé d'une bonbonne d'air médical reliée au casque du pilote par un tuyau résistant aux flammes, doit être monté sur la voiture et relié au casque du pilote à tout instant.

3) **Coupe-circuit général** : Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant bouclées et le volant étant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques au moyen d'un coupe-circuit anti-déflagrant.
Il doit y avoir également une manette extérieure clairement signalée qui pourra être manoeuvrée à distance par le personnel de secours, à l'aide d'un crochet. Cette manette doit être située près de la base de la structure de sécurité principale (Art. 7, b) et être marquée d'un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche, d'au moins 10 cm de côté.

4) Toutes les voitures doivent être équipées d'une lampe rouge de signalisation d'au moins 15 watts, tournée vers l'arrière et clairement visible de l'arrière, qui peut être allumée par le pilote assis au volant, et qui est en état de fonctionnement au départ de la course.
Cette lampe aura une surface minimum de 20 cm^2, une surface maximum de 40 cm^2 et ne sera pas montée à plus de 10 cm de l'axe longitudinal de la voiture.

5) Interdiction de chromer les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 45 tonnes par sq inch (725 N/mm^2).

6) L'emploi de tôle de magnésium ne sera autorisé que dans des épaisseurs de 3 mm ou plus.

7) **Structures de sécurité** :

a) Le but de base de ces dispositifs est de protéger le pilote.
Ce but est la considération première de la conception.

b) Toutes les voitures doivent avoir au moins deux structures substantielles :

i) La première doit être en avant du volant, à une distance égale ou inférieure à 25 cm de l'extrémité antérieure de la couronne du volant. La hauteur de cette structure ne doit pas être inférieure à celle du plus haut point de la couronne du volant.

ii) La seconde doit être placée au moins à 50 cm derrière la première et doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une droite, tirée du haut de cette structure à celui de la première, passe au-dessus du casque du pilote, lorsque celui-ci est assis normalement dans la voiture, ayant revêtu son casque et attaché ses ceintures de sécurité.
Si la seconde structure ne se trouve pas derrière le pilote, il devra y avoir une structure derrière lui suffisamment haute pour qu'une droite tirée du haut de cette structure au haut d'une des deux structures en avant, passe au-dessus du haut du casque du pilote, assis normalement, avec son casque mis et attaché par sa ceinture.

c) Toutes ces structures requises par le paragraphe b) doivent être individuellement capables de supporter trois forces appliquées simultanément au haut de la structure : 1,5 p latéralement, 5,5 p longitudinalement, 7,5 p verticalement, p étant le poids de course du véhicule.

d) La conception de ces structures de sécurité requises par le paragraphe b) sera libre. Des étais montés vers l'avant diminuant les dimensions de l'ouverture du cockpit requises par l'Article 12, paragraphe 1, sont permis à condition que le pilote puisse sortir du cockpit dans le temps requis par ce paragraphe.

e) Toutes les voitures doivent avoir une structure, immédiatement derrière le siège du pilote, plus large et plus haute que ses épaules lorsqu'il est assis normalement dans la voiture, attaché par sa ceinture.
Cette structure doit être capable de supporter une force soutenue de 1,5 p appliquée à son point le plus élevé, p étant le poids de course de la voiture.

f) Le châssis devra inclure une structure éventuellement amovible pour l'absorption de l'impact devant les pieds du pilote.

Ce sera un prolongement de toutes les parois de la construction principale du châssis, jusqu'à un point au moins 30 cm au devant de la plante des pieds du pilote lorsqu'ils sont posés normalement sur les pédales dans la position de repos.
A ce point à 30 cm en avant des pieds du pilote, elle aura une projection frontale d'au moins 200 cm^2.
Le matériau employé et son épaisseur seront identiques à ceux des parois correspondantes de la structure principale du châssis. La section de matière devra être d'au moins 3 cm^2 en matériau non stabilisé et de 1,5 cm^2 en matériau stabilisé.
Tout trou ou découpe doit être renforcé pour maintenir cette section d'une paroi quelconque sur plus de 50 %.
Cette structure peut ne pas être une partie intégrante du châssis, mais doit y être fixée solidement.
Le châssis devra comporter au moins un couple transversal au niveau de l'arceau, un au niveau du volant et un dans la région du pédalier pour la protection des pédales.

f-1) **Le règlement ci-dessous (obligatoire à partir du 1/1/82) peut être appliqué par les constructeurs dès 1981 et dans ce cas, il remplacera le règlement prévu au paragraphe f :**

Cellule de survie :

1) La structure du châssis doit inclure deux caissons essentiellement continus, un de chaque côté du conducteur.

2) Chaque caisson s'étendra depuis l'arrière du conducteur jusqu'à un point à 30 cm en avant de la plante de ses pieds, le conducteur étant assis normalement les pieds sur les pédales en position de repos.

3) Sur toute la longueur de la structure la matière de celle-ci aura une section minimale de 10 cm^2, une résistance minimale à la tension de 31 kg/mm^2 et une épaisseur minimum du panneau de 1 mm, pour des parois non stabilisées ou de 5 cm^2 et 0,5 mm d'épaisseur pour les parois stabilisées.

4) Sur toute la longueur depuis l'arrière du pilote jusqu'à la plante des pieds de celui-ci, chaque caisson doit avoir une section minimale de 150 cm^2. Plus en avant le caisson peut converger jusqu'à une section minimale de 100 cm^2 et une section minimale de la matière de 5 cm^2 pour les parois non stabilisées ou de 2,5 cm^2 pour les parois stabilisées.

5) Tous les trous ou découpes dans les caissons doivent être fortement renforcés et toutes les sections des matériaux à travers ces trous doivent avoir une surface minimale de 10 cm^2 pour les feuilles non stabilisées et 5 cm^2 pour les feuilles stabilisées.

6) La section interne du cockpit depuis la plante des pieds du conducteur jusque derrière son siège ne pourra être inférieure à 700 cm^2 et la largeur minimale devra être de 25 cm sur toute la longueur du cockpit.

7) La hauteur minimale du caisson entre l'arceau avant et l'arceau arrière ne peut être en aucun endroit inférieure à 30 cm.

g) Toutes les voitures doivent avoir un repose-tête qui ne se déplace pas de plus de 5 cm vers l'arrière lorsqu'une force de 85 kg dirigée vers l'arrière lui est appliquée.
Il doit être conçu de telle façon que la tête du pilote ne puisse être emprisonnée entre la structure de sécurité (Art. 7, b) et le repose-tête.

h) Des panneaux d'au moins 20 cm de hauteur et d'une longueur d'au moins 60 % de l'empattement seront disposés entre les roues avant et arrière à au moins 55 cm de l'axe de la voiture. Les panneaux seront réalisés en matériau composite d'au moins 10 mm d'épaisseur et seront constitués d'une âme en nid d'abeille métallique ou en nomex avec mousse expansée offrant une résistance à la compression suffisante, le revêtement, extérieur étant en alliage d'aluminium, en plastique ou en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 0,5 mm ou d'un autre assemblage de matériau d'une efficacité équivalente. Ces panneaux seront reliés transversalement à la coque par une série de traverses structurelles qui garantiront l'absorption d'impacts latéraux.
Les radiateurs pourront jouer le rôle du panneau protecteur, ou celui des traverses.

Article 14 : Carburant

1) Le seul carburant autorisé pour les moteurs à pistons alternatifs est l'essence possédant les caractéristiques suivantes :

- 102 RON maximum, la mesure étant effectuée selon la norme ASTM D 2699 et l'acceptation ou le rejet du carburant selon ASTM D 3244 avec une certitude de 95 %.

- 2 % d'oxygène et 1 % d'azote en poids comme pourcentages maxima, le reste du carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant ni alcools, dérivés nitrés ou autres additifs pouvant augmenter la puissance.

Dans les pays où l'on ne peut se procurer commercialement de carburant convenant aux moteurs de Formule 1 et où les lois du pays interdisent l'importation d'un tel carburant, l'ASN doit obtenir une dispense de la FISA pour l'utilisation de carburant aviation qui sera ensuite fourni par les organisateurs et devra être utilisé par tous les concurrents. Pour les moteurs à turbine, le seul carburant autorisé est le kérosène tel qu'utilisé couramment en aviation commerciale.

2) En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant.

Article 15 : Texte final

Le texte final de ces règlements est le texte Anglais qui sera utilisé en cas de controverse sur leur interprétation.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

REGLEMENT TECHNIQUE DE FORMULE 1 APPLICABLE A PARTIR DU 1ER JANVIER 1982

ARTICLE 13 - 7 - f

(remplacer cet article)

Le règlement ci-dessous peut être appliqué par les constructeurs dès 1981 et dans ce cas, il remplacera le règlement prévu au paragraphe f.

Cellule de survie :

1) La structure du châssis doit inclure deux caissons essentiellement continus, un de chaque côté du conducteur.

2) Chaque caisson s'étendra depuis l'arrière du conducteur jusqu'à un point à 30 cm en avant de la plante de ses pieds, le conducteur étant assis normalement les pieds sur les pédales en position de repos.

3) Sur toute la longueur de la structure la matière de celle-ci aura une section minimale de 10 cm2, une résistance minimale à la tension de 31 kg/mm2 et une épaisseur minimum du panneau de 1 mm, pour des parois non stabilisées ou de 5 cm2 et de 0,5 mm d'épaisseur pour les parois stabilisées.

4) Sur toute la longueur depuis l'arrière du pilote jusqu'à la plante des pieds de celui-ci, chaque caisson doit avoir une section minimale de 150 cm2. Plus en avant le caisson peut converger jusqu'à une section minimale de 100 cm2 et une section minimale de la matière de 5 cm2 pour les parois non stablisées ou de 2,5 cm2 pour les parois stabilisées.

5) Tous les trous ou découpes dans les caissons doivent être fortement renforcés et toutes les sections des matériaux à travers ces trous doivent avoir une surface minimale de 10 cm2 pour les feuilles non stabilisées et 5 cm2 pour les feuilles stabilisées.

6) La section interne du cockpit depuis la plante des pieds du conducteur jusque derrière son siège ne pourra être inférieure à 700 cm2 et la largeur minimale devra être de 25 cm sur toute la longueur du cockpit.

7) La hauteur minimale du caisson entre l'arceau avant et l'arceau arrière ne peut être en aucun endroit inférieure à 30 cm.

CHANGEMENTS DU REGLEMENT TECHNIQUE DE F.1. (ART. 274)
APPLICABLES A PARTIR DU 1/01/83

SOMMAIRE DE L'ARTICLE 274 : (remplace le texte existant)

"ARTICLE 9 : TRANSMISSION AUX ROUES"

Article 2-2 : (ajouter au texte existant)

"En ce qui concerne la réglementation des moteurs, elle sera en vigueur jusqu'au 1/01/87, ainsi que la limitation de capacité des réservoirs de carburant, l'interdiction de ravitailler et la distance et/ou la durée maximale des épreuves (200 miles/ 2 heures), sauf accord unanime des constructeurs."

Article 3-4 . (remplacer le texte existant)

"4) La carrosserie ne peut dépasser une largeur de 100 cm en arrière de l'axe des roues AR".

Article 3-5 : (remplacer la 1ère et la 2ème phrases du texte existant)

"Aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 80 cm en arrière de l'axe des roues arrière".

"Aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 100 cm en avant de l'axe des roues AV".

Article 3-8 : (ajouter cet article au texte existant)

"**Plancher** : la partie la plus basse du châssis ou de la coque sera constituée d'un élément plan, sans discontinuité géométrique et sans perforation, sur une partie allant longitudinalement de l'axe des essieux avant jusqu'au plan transversal passant par la face avant du moteur ; transversalement ce plan se prolongera au périmètre extérieur de la voiture, roues et suspensions non comprises".

Article 6-1 : (remplacer le texte existant)

"La quantité totale de carburant pouvant être embarquée à bord de la voiture ne doit pas dépasser 225 litres".

Article 6-2 : (ajouter au texte existant)

"Il est interdit de stocker de l'essence à plus de 40 cm de l'axe longitudinal de la voiture, ainsi que dans les caissons définis dans l'article 13-7-f".

N.B. : Voir le texte de l'Article 13-7-f dans le Bulletin N° 150.

Article 6-14 : (remplacer le texte existant)

"14) **Ravitaillement en course** : le ravitaillement est interdit durant la course".

Article 9 : (remplacer le texte existant)

"**Transmission aux roues** :

1) Les voitures à quatre roues motrices sont interdites.

2) Toutes les voitures devront avoir un rapport de marche AR en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve, et pouvant être engagé par le pilote assis à son volant".

Article 11-1 : (ajouter au texte existant)

"Le nombre de roues est fixé à 4".

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1

FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

CALENDRIER 1981/1981 CALENDAR

Janvier/January		
25	Argentine/Argentina	(Buenos-Aires)
Février/February		
7	Afrique du Sud /South Africa	(Kyalami)
Mars/March		
15	USA Ouest/USA West	(Long Beach)
29	Brésil/Brazil	(Rio de Janeiro)
Mai/May		
17	Belgique/Belgium	(Zolder)
31	Monaco/Monaco	(Monaco)
Juin/June		
21	Espagne/Spain	(Jarama)
Juillet/July		
5	France/France	(Dijon)
18	Grande-Bretagne/Great Britain	(Silverstone)
Août/August		
2	Allemagne/Germany	(Hockenheim)
16	Autriche/Austria	(Oesterreichring)
30	Pays-Bas/Netherlands	(Zandvoort)
Septembre/September		
13	Italie/Italy	(Monza)
27	Canada	(Montréal)
Octobre/October		
4	USA Est/USA East	(Watkins Glen)

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

- CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN 1981

1981 FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP -

SOMMAIRE / SUMMARY

- REGLEMENT GENERAL / - GENERAL REGULATIONS

- PROTOCOLE FINANCIER / - FINANCIAL PROTOCOL

- REGLEMENT SPORTIF / - SPORTING REGULATIONS

- REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES / - STANDARD REGULATIONS FOR THE EVENTS

- REGLEMENT TECHNIQUE / - TECHNICAL REGULATIONS

- CALENDRIER / - CALENDAR

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

F.I.A. FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GENERAL REGULATIONS

1 - In application of the decisions taken during the FIA Rio Congress of 15th April 1980, the FISA is organizing the new FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP from 1st January 1981. As a result, the old World Championship for Drivers is suppressed.

2 - The NEW FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP, which is the property of the FIA, will have 2 World Championship titles, one for DRIVERS and one for CONSTRUCTORS.

3 - The classification of this Championship will be established through the results obtained by the drivers and constructors licensed by the FIA in the Formula 1 Grands Prix which will be part of the Formula 1 Calendar, and for which the ASNs have signed the contractual AGREEMENT which will oblige the parties involved : FISA - ASN - ORGANIZERS - COMPETITORS - CIRCUITS, to respect all the World Championship Regulations.

4 - All the participants in the NEW FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP undertake to apply all the new regulations of this Championship. They must hold a FISA Super Licence which will be issued to the DRIVERS - COMPETITORS - OFFICIALS - and ORGANIZERS.

5 - The Supplementary Regulations of the events will be replaced by a set of Standard Regulations worded in both French and English valid for all events.

6 - The Championship will be made up of 16 Grands Prix maximum which will be selected according to criteria resulting from the qualities of the organisation.

7 - The task of the Commission made of the countries organizing FIA Formula 1 Grands Prix is to coordinate the interests of all the organizers. It will negotiate a financial agreement of several years with the Constructors according to normal commercial rules the respect of which will be guaranteed by the FISA. It will also negotiate any insurance policy which may be judged necessary to cover the organizers globally who so desire. No contract may be negotiated between the organizers and the competitors or their representatives concerning the organization of events without the formal agreement of the ASN and the FISA.

8 - No constructor or Association of Constructors may organize or may be associated with an ASN or a Club affiliated to that ASN for the organization of a Grand Prix.

No competitor or constructor entered for a World Championship event may be organizer of this same event.

==========

=-=-=-=-=-=-=-=-=-=

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN

Protocole financier

1) Des conditions et garanties financières seront établies pour une certaine période entre les organisateurs des Grands Prix de Formule Un et les concurrents ou leurs représentants. Ces conditions devront donner toutes garanties, aussi bien aux concurrents qu'aux organisateurs.

2) Ces conditions doivent tenir compte des bases financières actuelles du Championnat 1980 entre les parties concernées, sauvegarder les intérêts établis des concurrents et des organisateurs et tenir compte du nombre de voitures participantes.

3) Le solde du montant financier sera remis dans les 24 heures suivant le Grand Prix aux concurrents ou à leurs représentants et partagé entre eux selon un barème identique à celui que les concurrents utilisent aujourd'hui.

4) Une indemnité sera fixée pour rembourser les frais encourrus par la FISA pour la surveillance des épreuves, la gestion du Championnat du Monde et les frais des délégués FISA désignés au chapitre 1 du règlement standard des épreuves.

==========

FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

Financial protocol

1) Financial conditions and guarantees will be established for a certain period between the organizers of Formula One Grands Prix and the competitors or their representatives. These conditions must give full guarantees as much to the competitors as to the organizers.

2) These conditions must take into account the present financial basis of the 1980 Championship between the parties involved, safeguard the established interests of the competitors and organizers and take into account the number of cars participating.

3) The balance of the sum will be handed over in the 24 hours following the Grand Prix to the competitors or their representatives, and shared out between them according to a scale identical to the one used by the competitors at the present moment.

4) A fee will be fixed to refund the expenses borne by the FISA for the supervision of the events, the administration of the World Championship, and the expenses of the FISA delegates nominated under the first heading of the standard regulations for events.

oooooooooooo

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

SPORTING REGULATIONS OF THE 1981 F1 WORLD CHAMPIONSHIP

Art. 1 : General Conditions

This Championship is governed, within the framework of the FIA International Sporting Code and international regulations, by the F1 General Regulations and by the following documents which will be put at the disposal of all interested parties by the FISA before the opening date for entries for the said Championship :

- Sporting Regulations
- Technical Regulations
- Standard regulations for events
- Agreements between the FISA, the ASNs and the Organizers on the sporting and organizational aspects of the events
- Financial protocol

Art. 2 : Eligible cars

The qualifying events are open to International Formula 1 racing cars (see Art. 274, App. J). The organizers may admit International Formula 2 racing cars if the number of Formula 1 cars available is insufficient.
These admissions will however be submitted to the prescriptions of the present General Regulations in particular Art. 6 and 7.

Art. 3 : Characteristics of the events

The events counting for this Championship, the final list of which is published by the FISA, must have a maximum length of 320 km or a maximum duration of 2 hours. The minimum distance to be covered is 250 km. They will have the statu of international restricted competitions.

Art. 4 : Classification and Prizes

a) For drivers the title of Formula 1 World Champion will be awarded to the driver who has scored the highest number of points taking into consideration the half plus one of the results of each half-season.
In the case of an unequal number of races the second half-season will be considered as the greater.
In the case of an unequal number the number of results considered will be rounded up to the higher figure. In order to determine these figures only the races actually run and not those scheduled will be taken into consideration.
Points will not be awarded for the World Championship and for a specific event unless the driver has driven the same car throughout the race.

b) The title of Formula 1 World Champion for the Constructors will be awarded to the Make which has scored the highest number of points, taking into account all the results obtained by a maximum of 2 cars per team which will have been nominated by the Constructor at the moment of their entry and which will score points that can be accumulated between them.

c) For the title reserved for Drivers as well as that for the Constructors points will be awarded for each event according to the following scale :

1st	:	9 points
2nd	:	6 "
3rd	:	4 "
4th	:	3 "
5th	:	2 "
6th	:	1 "

d) Dead-heat :
For Constructors and Drivers having the same points total the following rules will be applied to divide them up :

1 - According to the quality of the places obtained by them in the general classifications of the qualifying events (1st place, then 2nd place etc) and which have been counted to make up their points total.

2 - According to the quality of the places obtained by them in the general classifications of all the qualifying events in which each of the deadheating Constructors or Drivers has taken part.

3 - In the case of a new dead-heat the FISA itself will nominate the winner basing its judgement on any other considerations which it thinks fit.

e) By automobile make is understood the chassis-engine combination. When the chassis constructor uses an engine of another make, the car shall be considered as a hybrid and the name of the chassis manufacturer must always precede that of the engine manufacturer.
Should the title be won by a hybrid car it will be awarded to the chassis manufacturer.

Art. 5 : Standard regulations for events

In accordance with Art. 1, all the Supplementary Regulations must be identical to the Standard Regulations as worded in French and English by the FISA.
In case of contestation the French text will be considered authentic.
Each organizer must join specific national information concerning the event in question to the aforementioned Standard Regulations.

In the case of special national regulations it may be completed by a supplement they submitted for a FISA Visa by the ASN, sent to all the competitors, and which will be sent to the Formula One Commission Secretary 90 days before the race.

The details of the Supplementary Regulations will be completed and given a Visa and then sent to the FISA 90 days before the race. The FISA will complete the list of international officials, will visa the documents which will then become an official part of the regulations and will then send them back to the ASN within 7 days.

Art. 6 : Entries and Candidatures

a) Countries and Organizers

ASNs wishing to enter a qualifying event for the new F1 World Championship must put forward their candidatures to the FISA together with the nominated organizer of the event.
At the moment of putting forward their candidature they will sign the agreement between the FISA, the ASN and the Organizer mentioned in Art. 1 of the present regulations.
7 days after the entries close the FISA will annouce the final calendar for the following year.

Opening date for entries : 1st November 1980
Closing date for entries :15th November 1980

b) Competitors and Drivers

Each competitor wishing to take part in the New Formula 1 World Championship must send in his candidature to the FISA, nominating at the same time his driver(s) and must sign an entry form for each car.
He will acquaint himself with the general regulations and the present Sporting Regulations, the Technical Regulations for the following year, the Standard Regulations as well as with the agreement between the FISA, the ASNs and the Organizers plus the Finacial Protocol.
Competitors will undertake both for themselves and their drivers :

. to respect in full the FIA International Sporting Code, and all the texts and regulations governing the present World Championship given at Art. 1 above.

. to participate with the number of cars and drivers entered in all the qualifying events for the Championship in question except in the case of force majeure judged as such by the FISA.

Any failure to observe this rule will result in a fine of 20 000 U.S. dollars per car, per event which shall be paid to the organizer in question and may lead to exclusion from one or more races.

With the exception of those whose cars have scored points in the old F1 Constructors Cup of the previous year, competitors must supply information about the size of their company, their financial guarantee and their ability to meet their prescribed obligations. They must also deposit a guarantee of 30 000 U.S. dollars with the FISA. This sum will be returned to them at the end of the Championship in question.
All candidatures will be studied by the FISA and at the latest 7 days after entries close, the FISA will publish the list of cars and drivers accepted together with the race numbers.Each competitor whose candidature has been accepted will be automatically entered for all the Championship events with his cars and drivers. Organizers may not refuse these entries except for serious legitimate reasons which will be submitted to the FIA Court of Appeal.

Opening date for entries : 1st November 1980
Closing date for entries : 15th November 1980

c) Competitors who ask to take part in one or several events without having entered for the World Championship must put forward their candidature and deposit a 30 000 US dollar guarantee with the FISA three months at the latest before the first event they wish to take part in, or before the closing date for entries as in the previous point. Each participation in any other event must be announced to the FISA within the same time limits.
Competitors who are already part of the World Championship and who wish to race an extra car in certain events during the season in addition to those appearing on the official FISA list, must inform the FISA each time of their entry with a minimum notice of one month.

.../...

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

Art. 7 : Replacement Drivers

Competitors are obliged to take part in all the Championship events with the driver(s) nominated at the time of their entry.
In the case of an exceptional situation which is justified arising after entries close, a Constructor may ask the FISA for the authorization to call in a replacement driver who may score points.

Art. 8 : FISA Super-Licences

During their participation in the Championship, the Competitors, Drivers, Organizers and officials must hold a FISA Super-Licence for the New FIA F1 World Championship, as well as the international licences issued to them by their respective ASNs.
Candidatures for these "Super-Licences" will be presented through the ASNs and will be studied by the FISA. Their eventual acceptance will be communicated to the ASN in question and will result in the names of those concerned being put down on the "Lists of Officials of the FIA F1 World Championship" available at the FISA.

Art. 9 : Admission to Prequalifications, Qualifications and Races

The number of cars allowed to start is limited to 24 (with the exception of Monaco). For official practice the number is limited to 30 (with the exception of Monaco).
All cars on the official list published by the FISA after entries close will be automatically entered for official practice.
Should the number of entries in the Championship exceed 30 the following procedure will be used :

- 26 places will be reserved for the Constructors' cars according to the classification in the Constructors Championship of the two previous half-seasons.
The same competitor or Constructor may not have more than 2 cars among these 26, provided that 26 cars or more are entered for the competition.

- 4 places will be made available to other cars after pre-qualifying practice which will take place according to the provisions laid down in the Standard Regulations for events.
For the Monaco Grand Prix the number of cars allowed to start is limited to 20. For official practice the number is limited to 26.
All the cars on the official list published by the FISA after entries close are automatically entered for official practice.
Should the number of entries in the Championship be greater than 26 the following procedure will be observed :

- 22 places will be reserved for the Constructors' cars according to the classification of the two previous half-seasons of the Championship.
The same competitor or Constructor may not have more than 2 cars among these 22.

- 2 places will be reserved for cars designated by the Organizing Committee of the event and chosen from the list published by the FISA after entries close.

- 2 places will be made available to other cars after pre-qualifying practice. This will take place according to the provisions laid down in the event's specific national information.
Cars and Drivers mentioned in Art. 6 para. C (occasional participation) may only be allowed to participate in a given event provided that their participation does not necessitate the organization of a pre-qualifying practice session.

To determine the 1981 classification of the Championship for Constructors according to the two previous half-seasons, the results of the old 1980 Formula 1 Constructors Cup will be taken into consideration.

Art. 10 : FISA Delegates and Race officials

For each event the FISA will nominate the following delegates :
- Inspector of the event
-Safety delegate and permanent starter
- Medical delegate
- Organization and scrutineering delegate
- Media delegate (Radio, TV,Press)

The following officials will be nominated :
- Three Stawards of the Meeting :
by the ASN from among its nationals appearing on the official "FISA Super-Licence" list.

- Two Stewards of the Meeting :
by the FISA from among the holders of the "FISA Super-Licence" of a nationality foreign to that of the Organizing Committee.

- A Clerk of the Course :
by the ASN from among the "FISA Super-Licence holders".

The names of the officials nominated by the ASN should be sent to the FISA by the ASN at the same time as the candidature for the event.
The functions of the different delegates and officials are indicated in the FIA International Sporting Code, and by the Standard Supplementary Regulations of the events.

Art. 11 : Number of qualifying events

The maximum number of events entered in the Calendar by the FISA is limited to 16.
The minimum number is fixed at 8.
The cancellation with a notice of less than 3 months of any qualifying event for the Championship will result in the event's entry being refused for the following year's Championship unless it is a case of force majeure recognized as such by the FISA.

Art. 12 : Accreditations - Badges - Passes (to be defined)

Art. 13 : Transitory norms

The present General Regulations having been adopted by the Plenary Conference of the FISA, delegation will be given to a restricted FISA Executive Committee Group to draw up and issue the documents in Art. 1.

++++++++++

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

STANDARD REGULATIONS FOR THE EVENTS

I - SPECIFIC REGULATIONS AND INFORMATION FOR THE EVENT

Specific national information for each event must be given by each National Sporting Authority and after being approved by the FISA, will constitute the first part of the present regulations.
The following specifically national information must be given :

- name of the National Sporting Authority
- name of the Organizer
- date and place of the event
- complete address, telephone number and telex number to which all requests for additional information should be sent
- name and length of the circuit-direction of the race-number of laps-total distance to be covered
- day and time of the start
- location of scrutineering bay
- availability of fuel in the paddock
- location of sporting checks
- location of briefing
- location of the winner's Press Conference
- location of the official notice board
- list of the main officials of the event.

Stewards of the Meeting : .....) appointed by the ASN
.....)
.....)

.....) appointed by the FISA
.....)

Clerk of the course ..... appointed by the ASN

Secretary of the Meeting .....

Chief scrutineer .....

ASN's Doctor .....

The following will be the FISA delegates :

Inspector of the event ...
Safety delegate and starter ...
Medical delegate ...
Organizational and scrutineering delegate ...
Media delegate (Radio, TV, Press) ...
- List of prizes and special awards
- List of special national obligations
- Visa number of the National Sporting Authority
- Visa number of the FISA

.../...

II - ORGANIZATION - ENTRIES

ART. 1. DEFINITION OF THE EVENT

This International event is reserved for F1 cars and will count for the FIA Formula 1 World Championship.

Should the number of F1 cars be insufficient, other cars may be admitted in accordance with Art. 2 of the F1 World Championship Regulations. These cars must have satisfied the qualification minima and must comply with the technical specifications of the formula to which they belong. Their place on the starting grid will be decided by the times set in practice, all formulas being merged.

Points will be awarded for the World Championship in accordance with Articles 4, 6 and 7 of the aforementioned Sporting Regulations.

ART. 2. ORGANIZATION

The event will be organized within the framework of the FIA International Sporting Code and in accordance with the F1 World Championship General Regulations, the F1 World Championship Sporting Regulations, the Standard Regulations of the event and the other documents specified in Art. 1 of the aforementioned Sporting Regulations.

By the very fact of their entry for the World Championship or their participation in the event in question all the competitors undertake to respect these texts.

ART. 3. TRACK - DISTANCE - DIRECTION OF THE TRACK

a) The maximum distance of the event is 320 km. The minimum distance is 250 km. The maximum duration of the event is 2 hours.

b) Drivers are strictly forbidden to drive their car in the opposite direction to the race under pain of immediate exclusion. A car may only be pushed in the opposite direction under official supervision to remove it from a dangerous position.

ART. 4. CARS

a) The event will be reserved for the cars referred to in Art. 1 of the present Regulations and Art. 2 of the F1 World Championship Sporting Regulations.

b) The number of cars allowed to start and to take part in practice is fixed in accordance with Art. 9 of the aforementioned Sporting Regulations.

c) The use of distinctive national colours as stipulated in Appendix 1 to the Code is not obligatory.

d) Advertising on the car is allowed within the limits fixed by the National Sporting Authority of the Organizer who may not impose any additional advertising.

e) The name of the driver as well as the make of the car will appear on the bodywork.

f) Each car will carry its race number according to the list agreed each season by the FISA. The figures must be at least 30 cm high with a stroke thickness of at least 4 cm, and must appear in a visible position on the front as well as on the 2 sides of the car.

g) A driver may use several cars for practice and the race provided that :

- they are of the same make and entered by the same competitor
- they have been scrutineered in accordance with Art. 10 of the present regulations
- each car carries the race number of the driver driving it. However, after the showing of the green flag foreseen in Art. 13, para. c point 3d no change of car will be allowed.

ART. 5. FUEL

1. For reciprocating piston engines the only fuel permitted is petrol having the following characteristics :

- a maximum of 102 RON, the measurement being made according to the standard ASTM D 2699, the fuel being accepted or rejected according to ASTM D 3244 with a confidence limit of 95 % and

.../...

- a maximum of 2 % oxygen and 1 % nitrogen by weight, the remainder of the fuel consisting exclusively of hydrocarbons and not containing any alcohols, nitro-compounds or other power boosting additives.

In countries where no fuel suitable for use in current F1 engines is commercially available and where the laws of the country prohibit importation of such fuel, the ASN must obtain a dispensation from the FISA for the use of aviation fuel which will then be supplied by the organizer and must be used by all competitors.

In the case of turbine engines the only fuel permitted is kerosene as currently used in commercial aviation.

2. Only air may be mixed with the fuel as an oxydant.

ART. 6. DRIVERS' AND COMPETITORS' LICENCES

All competitors and drivers must hold international licences as laid down in the Code and issued by their ASN, as well as the FISA Super Licences in accordance with Art. 8 of the F1 World Championship Sporting Regulations. These licences must be valid for the current year and must not have been the object of a suspension or disqualification during the period covered by practice and the race.

Competitors and drivers having a different nationality to that of the Organizing Committee must produce the authorization laid down in Art. 70 of the Sporting Code.

Drivers must be in possession of their international medical form.

ART. 7. ENTRIES AND NOMINATION OF DRIVERS

Any competitor entered for the World Championship is automatically entered for this event together with his cars and drivers. Entries and nomination of drivers will comply with Art. 6, 7 and 9 of the FIA F1 World Championship Sporting Regulations.

The use of a replacement driver must comply with the prescriptions of Art. 7 of the aforementioned Sporting Regulations, and the competitor must inform the Organizers of any change before the end of scrutineering (see Art. 10-a).

The Organizers reserve themselves the right to cancel the race should the total number of cars available be below thirteen.

ART. 8. GENERAL CONDITIONS

a) Above all else it is the competitor's responsibility to ensure that all persons concerned by his entry respect all the laws and regulations.

If a competitor is unable to be present in person in the event he must nominate his representative in writing.

b) Competitors must ensure that their cars comply with the conditions of eligibility and safety throughout practice and the race.

The very fact of presenting a car for scrutineering will be considered as an implicit statement of conformity.

c) During a competition a driver, or any other person looking after an entered car, will not be relieved of his own responsibility concerning the observation of the regulations by the very fact of the official responsibility of the competitor or his representative.

d) Competitors, drivers, assistants and guests must wear at all times the identification given to them in accordance with the prescriptions of Art. 12 of the Championship's Sporting Regulations.

ART. 9. INSURANCE

a) All competitors will be covered by a third party insurance taken out by the Organizer. The insurance covers the car from the moment the declaration is signed until midnight after the race. 90 days before the race the Organizer must send the FISA the details of the risks covered by the insurance policy which must comply with the national laws in force. Sight of the policy must be available to the competitors, if required.

b) The Organizers would like to underline, in the interests of competitors and persons dependant on them, the advantages which the taking out of a personal insurance policy would give them, provided of course that they do not already have one.

Drivers taking part in the event cannot be considered as "third parties" in relation to each other.

III - CHECKS - PRACTICE

ART. 10. SCRUTINEERING AND SPORTING CHECKS

a) All competitors or their representative, if the latter has a written procuration, must turn up

.../...

for the checks which will take place the day before the first day of official practice between 10h 00 and 18h 00 at the location indicated for this purpose.

The competition licences of competitors and drivers must be presented during the scrutineering of the cars.

b) The check will consist of a control of documents, international licence, FISA Super licence, international medical form, ASNs authorization if necessary etc. and may be followed on the same day or those following by a medical examination of the driver if the Clerk of the Course or the Chief Medical Officer thinks it necessary.

c) The initial scrutineering of the car may be carried out separately from the checking of the competitor and drivers, and will take place in the garage or the location assigned to each team.

The race number and advertising must be on the car. No car may take part in practice if it has not been passed by the scrutineers.

d) Unless a waiver is granted by the Stewards of the Meeting competitors and drivers who do not turn up for the checks within the time limits fixed in para. a) will not be allowed to take part in practice or the race.

e) Any car which, after being passed, is dismantled or modified in a way which affects the safety of the vehicle or calls into question its eligibility, or which is involved in an accident causing similar consequences must be re-presented for scrutineering approval.
The start may be refused to any car for safety reasons.

f) The Clerk of the Course may demand that any car involved in an accident be stopped and submitted to a new check, and its driver submitted to a medical examination.

g) Immediately after each timed practice session at least 4 cars will undergo complete scrutineering. These will consist of the two which have set the two fastest times and two others chosen at random by the Stewards of the Meeting.

h) After the finish the first seven cars in the classification will go, under the supervision of a marshal, to a Parc Fermé specially set up for this. Any selected car which does not go into the Parc Fermé immediately after the race will not be classified. The seven cars in question must undergo scrutineering. As well as this, the Stewards of the Meeting may have any other car which has teken part in the race scrutineered.

i) For each car scrutineered, the scrutineers will publish the results, and these will be made available to the other competitors.

j) The Stewards of the Meeting and the Scrutineers may :

- check the conditions of eligibility of a car or of a competitor before or after practice and the race, provided that the competitor is advised of this intention and that the time and place chosen for this check are not such that the competitor's and car's participation in practice or in the race is compromised.

- ask for a car to be dismantled by the competitor during scrutineering to make sure that the conditions of eligibility or conformity are fully satisfied.

- ask the competitor to pay all the expenses which the exercise of the rights mentioned in this Article may entail.

- ask the competitor during scrutineering to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.

ART. 11. PRACTICE

All the drivers admitted for official practice in accordance with the dispositions of Art. 9 of the F1 World Championship Sporting Regulations must take part in at least one of the official timed practice sessions which will take place :
- two days before race day from 13h 00 to 14h 00
- the day before race day from 13h 00 to 14h 00.

As well as these, untimed practice sessions will take place :
- two days before the race from 10h 00 - 11h 30
- the day before the race from 10h 00 - 11h 30
- the day of the race for a 30 minute period, beginning 2 hours and 50 minutes before the starting time for the race.

The interval between the untimed and timed practice sessions on the same day may never be less than 1 hour and 30 minutes. Any delay in the running of the first session will call for an identical alteration in the timetable of the second session.

In the same way, the interval between the end of the untimed practice session on race day and the

.../...

start of the race itself can never be less than 2 hours and 20 minutes. The race however must always start at the scheduled time.

The Organizers reserve themselves the right to interrupt practice as often and for as long as they feel necessary to clear the track or to allow the recuperation of a vehicle. In the case of untimed practice, this time will not necessarily be made up except in the case of a contrary decision by the Clerk of the Course after agreement of the Stewards of the Meeting.

Should one or more sessions be thus interrupted no protests will be entertained on the possible effec concerning the qualification of drivers admitted to start.

All laps covered during the timed sessions will be timed to determine the driver's position at the start in accordance with the prescriptions of Art. 13-B.

Any driver who has not taken part in practice or who during his fastest practice lap has not set a time below or equal to 110 % of the average of the fastest three times set by the other drivers will not be allowed to start.

The Stewards of the Meeting may allow cars to start up to the maximum number laid down in Art. 9 of the Championship Sporting Regulations, even if certain of these cars have not attained the qualification minima set out above for reasons of force majeure. They may however only be allowed on condition that they do not eliminate cars which have already qualified.

Should it be necessary for certain cars to prequalify in application of the prescriptions of Art. 9 of the F1 World Championship Regulations, this practice session will take place :
- two days before the race from 8h 00 to 9h 00.

For all practice sessions pit and track discipline plus the safety measures will be the same as for the race.

ART. 12. TYRE LIMITATION DURING PRACTICE

During each timed practice session (this may eventually include the prequalification one) the same driver may not use more than a total of eight tyres no matter how many cars he drives, with an exception being made for treaded tyres used on a damp or wet track and which are free.

The control procedure will be the following :
- 30 minutes before the start of each timed practice session the competitor will have ready in his pit(s) the eight tyres for each of his drivers.
- each tyre will be marked by the appointed marshals on its outer face or, on the request of the competitor on both faces. The marshals will paint the race number of the driver as well as a letter characterizing the race in question on the tyre. A different colour will be used for each timed practice session as well as special paints.
- should a competitor wish to use during a practice session tyres which have been marked for a previous one, the tyres may have more than one mark
- each driver must use only the eight tyres marked with his race number for the session in which he is participating
- a competitor wishing to replace an already marked tyre by another one must, before the start of the timed practice session, present the two tyres to the appointed marshal who will put on the new mark and at the same time cancel the old.

Throughout the whole of timed practice there will be a marshal placed on the right and one on the left of the pit exit, checking that all the tyres are carrying correct markings.

The marshals appointed for marking will be entrusted with the supervision of tyre changes in the pits. The Clerk of the Course as well as the competitor involved will be immediately informed of any anomaly which may lead to the Stewards of the Meeting cancelling all the times set by the driver in question throughout the whole session.

The Organizers and the Scrutineers will take all the necessary measures to ensure the efficiency and correctness of the tyre control marking operations.

IV - START - RUNNING OF THE EVENT - FINISH - PRIZES

ART. 13. START

There will be a standing start. The starting grid will be staggered I x I, and the starting signal will be given by means of lights by a FISA appointed starter for all F1 World Championship events.

A. Briefing

A briefing will take place 45 minutes after the end of free practice on race morning in the location indicated.

Drivers qualified for the start must attend.

Any driver who does not sign the presence sheet during this briefing will be liable for a 2 000 US dollar fine.

.../...

Team chiefs are invited to take part in this briefing.

B. Starting grid

1. The starting grid will be established in the order of the fastest times set by the drivers during official timed practice, all times combined. The maximum number of cars allowed to start is fixed in accordance with Art. 9 of the Formula 1 World Championship Sporting Regulations.

2. Should one or more cars have set identical times priority will be given to the one which has set it first.

3. The driver of the car having set the fastest time will be allowed to choose the pole-position. The rest of the field will then line up behind in the following order, the third time behind the fastest time, the fourth time behind the second etc. The pole position driver must make his choice in the 30 minutes following the publication of the final times.

4. The rows on the grid will be separated by at least 7 metres.

5. Access to the grid will close 5 minutes before the time announced for the start of the race. Once this time limit is exceeded, any car which has not taken up its position on the grid will start either from the back, or from the pits as indicated in para. C-2 below.

6. Once the starting grid has been published following the final timed session, no non-qualified driver will be admitted and the place of any driver unable to start will be left vacant.

C. Starting procedure

1. 20 minutes before the starting time announced for the race, the cars will leave the pits to cover a reconnaissance lap. At the end of this lap, they will stop on the dummy grid opposite the main stands in their starting order with their engines stopped.

2. 10 minutes before the starting time, the pit exit will be closed. Any car which is still in the pits can start only after the whole field has passed the pit exit on their first racing lap. The closing of the pit exit will be signalled by a warning given 2 minutes beforehand.

3. The approach of the start will be announced by signalling boards shown 5 minutes, 3 minutes, 1 minute and 30 seconds before the start. These boards will be accompanied by a warning.

a) 5 minute board. Beginning of the count down.
b) 3 minute board. Everybody except the drivers, officials and team members using external energy sources will leave the dummy grid.
c) 1 minute board. The engines will be started by their starters with the driver sitting in the car, or if necessary by means of an external energy source. Team members will then leave the dummy grid.
d) 30 second board. After this has been shown, a green flag will be displayed at the front of the dummy grid to show that the cars must advance and cover a complete lap of the circuit while remaining in their starting order, the driver starting from pole position playing the role of leader. Passing is forbidden during this lap.
After the green flag has been shown no driver may change cars.

Any driver who is not able to start must raise his arm. After all the other competitors have started their warming-up lap, his mechanics are allowed to push the car on the track to start the engine.
This car must then continue on the warming-up lap but he is forbidden to pass any competitors and he must start behind the last line of the real grid, at the prescribed distance shown on the board, on condition that the car is stopped when the red light comes on.
This disposition is also applicable to a car which, even if it has started the warming-up lap correctly, is unable to keep up with the field.
In the case of a car which has started off late arriving in sight of the grid when the red light is already on, the driver must go into the pits at a reduced speed, from which he will start after the whole field has passed the pit exit on their first racing lap.

e) When they come back to the starting grid, the cars will stop, keeping their engines running, each one on its grid position. A marshal holding a numbered board (1,2,3,etc.) will stand opposite each row of the grid. As soon as the cars on his row have come to a halt, he will lower his board. When, after the boards have been lowered, the Clerk of the Course sees that the grid is stationary he will switch on the red light. At any moment but not less than 6 seconds and not more than 10 seconds after the red light comes on, the start of the race will be given by substituting a GREEN LIGHT for the red one.
If, after having come back to the true starting grid, a car's engine stalls and its driver is unable to start, he will raise his arm and after all the cars have started his car will be pushed to the pits from which he may start.
Any breach of the rules laid out above for the starting procedure will be penalised by the disqualification of the driver involved.

4. Judges will be appointed to determine false starts. The penalty, as specified by the Sporting Code (the addition of one minute to the time taken to complete the race) will be imposed for any false starts.

5. If more than 50 % of the cars start the race on wet tyres, the race will be declared a wet race and a 'wet race' board will be displayed at the start/finish line for the first five laps.

6. The only variation allowed to this start procedure is covered by the following cases :

.../...

a) Change of climatic conditions after unofficial practice on race day.
If the track is dry although all the practice sessions including the untimed one on the morning of race day have been wet, or if the track is wet, although all the practice sessions including the untimed one on the morning of race day have been dry, a 20 minute practice session will be allowed 60 minutes before the time announced for the race. 20 minutes before the starting time the standard starting procedure will begin.

b) If it suddenly begins to rain while the cars are on their final warming-up lap,"a start delayed" sign will be shown on the start/finish line, and the starting procedure will begin at the 10 minute point (namely the closing of the pits).

c) Should the volume of water on the track be such that it cannot be negotiated safely even on wet tyres, the organizers may delay the start until such time as the conditions improve.

ART. 14 - GENERAL SAFETY DISCIPLINE

a) Only the track may be used by the drivers during practice and the race.

b) Should a driver find himself obliged to stop his car involontarily or for any other reason, the car must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not represent a danger or does not hinder the running of the race or practice. If the driver himself cannot remove his car from a dangerous position, it is the duty of the track marshals to help him. In this case if the driver manages to restart his car and rejoin the race without committing an infringement he will not be excluded.

c) All repairs on the track must be carried out by the driver alone with the tools carried on board the vehicle.

d) Any refuelling on the track is forbidden.

e) With the exception of the driver -and in exceptional cases the empowered officials (see Art. 14-b) nobody is allowed to touch a stopped car.

f) The pushing of a car along the track or over the finishing line is forbidden except in the cases foreseen by Art. 13 para. c, point 3-d and Art. 14-b.

g) Every time that a car stops during the race and practice be it voluntarily or not, the engine must be started by the starter. The use of an external source of energy is allowed only in the pits and on the dummy starting grid.

h) Drivers taking part in practice and the race must always wear approved clothes and helmets.

i) All cars must comply with the safety regulations drawn up by the FISA.
Any infringement of this Article committed during the race will result in exclusion.

ART. 15. OVERTAKING AND DRIVING BEHAVIOUR

Please refer to the whole of Chapter IV of Appendix L "Driving behaviour on Circuits". This Appendix is published in the 1981 Year Book of Motor Sport.

ART. 16. SIGNALS

Instructions will be given to drivers by means of the signals laid out in Appendix H of the International Sporting Code.
Competitors must not use flags similar in any way whatsoever to those mentioned in Appendix H, Chapter II, to give information to their drivers.

ART. 17. DECELARATION AREA

Any driver intending to leave the track or to go to his pit or the paddock area must signal his intention to do so in good time making sure that he can do this without danger.

ART. 18. PITS - PIT ASSISTANCE AND REFUELLING

a) Only two people nominated by the competitor to give signals to each driver as well as a time keeper may be behind the protective barrier separating the track from the pits.

b) After each pit stop the pit assistants must clear the ground of all accessories which may have been put there.

.../...

c) If a driver overshoots his pit before stopping, the car may only be pushed back to the pit.

d) The car may only re-enter the track under the direction of the official responsible.

e) Refuelling and wheel changes are only allowed in the pits.

f) If fuel is stocked in a pit the organizer must supply at least 2 extinguishers of 5 kg capacity and must make sure that they work correctly.

g) All reserve fuel stocked in the pits must be kept in leak-proof barrels or cans controled by a pressure of 3 atmospheres.

h) The driver may remain in his car throughout refuelling. The engine must be stopped unless refuelling is carried out in accordance with the prescriptions of Art. 5, para. 14, of Art. 274 in Appendix J of the International Sporting Code. Besides this the competitor must ensure that an assistant with an extinguisher ready to work is beside the car throughout refuelling.

i) Oil refuelling is forbidden during the race. The oil refuelling orifices must be designed in such a way that the Marshals can affix seals to them. Any car which is designed in such a way that seals cannot be affixed in a satisfactory manner will not be allowed to start.

j) Car changes may only take place in the pits under the control of the Marshals.

k) For safety reasons people under 16 years of age are not allowed in the pit area.

l) Animals are forbidden in the pit area and on the track.

ART. 19. STOPPING OF AN EVENT AND RESTART

Should it become necessary to stop the race due to the circuit being blocked as the result of an accident or because climatic or other conditions make it impossible to continue the race at that time, a Red Flag will be shown by the Clerk of the Course at the start/finish line and simultaneously crossed yellow and oil flags will be shown at all marshal posts. The decision to stop the race can only be taken by the Clerk of the Course (or in his unavoidable absence, the deputy Clerk of the Course). When this signal is given, all cars shall immediately stop racing, reduce their speed and return slowly to the pits in the knowledge that :

a) Race classification will be that of the preceding lap
b) Rescue and service vehicles may be on the track
c) The circuit may be totally blocked because of an accident, or climatic conditions have made it undriveable at racing speed.

The stopping of the race will provide for the following cases :

A) Less than two full laps have been completed
B) More than two laps but less than 75 % of the race distance
C) More than 75 % of the full race distance.

Conditions for re-start

CASE A : The original start shall be deemed null and void. All drivers taking part in that start shall be eligible for the re-start either in their original car or in a spare car of the same make, subject only to it being approved fit to race by the Scrutineers. The re-started race shall be for the full race distance and the original grid shall be used. The place of any car unable to take part in the re-start shall be left vacant. Should the number of starters be below the authorised total, reserves will be allowed to complete the field provided they have complied with the qualifying minima.

CASE B : The race shall be deemed to be in two parts. The order at the end of the first part will be that at the end of the lap preceding the stopping of the race. The distance of the re-started race will be that required to make up the full race distance. The grid for the re-start will be a I x I grid in the order, supplied by the time-keepers, of the cars at the end of the first part. Only those cars taking part in the original start will be eligible provided that they had not been officially retired at the time of the stopping of the race, that they were able to return to the pits under their own power by any authorised route, and have been passed fit to re-start by the scrutineers. No spare cars or reserves will be eligible.

CASE C : This shall be deemed a full race and there shall be no re-start. The classification shall be the order at the end of the lap preceding the stopping of the race.

In all cases where a re-start takes place, this will be 30 minutes after the stopping of the race and the normal starting procedure will begin 20 minutes before the time announced for the re-start. The only delay to the re-start time shall be if the Stewards of the Meeting, after consultation with the Clerk of the Course and the FISA delegates deem the course to be unsafe.

Should, in Case A, it be impossible to re-start the race, no points will be awarded towards the Championships.

.../...

Should, in Case B, it be impossible to re-start the race, half points will be awarded towards the Championships.

In Case C, full Championship points will be awarded.

ART. 20. FINISH

The finish will be controlled over a line clearly marked on the track.

The end of the race signal will be given as soon as the first car has covered the full race distance. Should two hours elapse before the scheduled race distance is completed, the leader will be shown the chequered flag at the end of the lap in which the period of two hours shall end. However, if the two-hour rule is applied, the race will not be considered as a race of time (as for long-distance events), but the winner will be the driver who has covered the greatest distance when the flag is shown.

Should the end of the race signal inadvertently or otherwise be displayed before the leading car completes the scheduled number of laps, or the prescribed time has been completed, the race will nevertheless be deemed to end at the moment the signal is given. Should the end of the race signal be inadvertently delayed, the final classification will be established according to the positions considered at the moment of time or distance provided for the race.

After receiving the signal for the end of the race, all cars will complete a slowing-down lap and immediately after this, the first seven cars in the classification will go directly to the Parc Fermé in accordance with the prescriptions of Art. 10-h.

ART. 21. CLASSIFICATION

a) The car placed first will be the one having covered the scheduled distance in the shortest time, or passed the finishing timing line first at the end of two hours of racing, if the number of laps laid down in the regulations has not been covered at that moment (see Art.20). All cars will be classified taking into account the number of complete laps they have covered, and for those whichhave completed the same number of laps the order in which they cross the finishing line.

However if a car takes more than twice the time of the winner's fastest lap to cover his last lap this will not be taken into consideration when calculating the total distance covered by the car in question.

b) Cars having covered less than 90 % of the number of laps covered by the winner will not be classified (rounded down to the lower unit).

c) Should the race be interrupted before its normally scheduled finish because of weather conditions or for other reasons of force majeure the procedure will be that laid down in Art. 19.

d) The official classification will be published after the race in the place indicated in the present regulations. They will be the only valid results subject to any amendments which may be made by the Stewards of the Meeting in case of protests and of homologation by the ASN.

ART. 22. DEAD-HEAT

Prizes and points awarded for the place of competitors who dead-heat in the classification will be shared.

ART. 23. PRIZES

For this event the prize money is fixed and distributed on the basis of the financial protocol specified in Art. 1 of the F1 World Championship Sporting Regulations.

The first three drivers are obliged, except for serious reasons of force majeure to participate in the Prize-Giving of honorary awards which will take place at the end of the race. During this ceremony the national anthem of the winning driver followed by that of the Constructor of his car will be played.

After the rostrum ceremony the winning driver must go to the place foreseen for the International Press Conference as quickly as possible.

V - APPLICATION OF THE REGULATIONS

ART. 24. PUBLICATION OF THE REGULATIONS

The present regulations are the Standard Regulations for events of the FIA Formula 1 World Championship, and are completed by the Organizers by the Specific Regulations and information for the event.

The regulations are published in French and English and may be translated into other languages.

In case of contestation concerning their interpretation the French text will be the only one to be considered authentic.

The present regulations have been given a visa by the ASN and the FISA.

ART. 25. INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

Exceptionally the Stewards of the Meeting may give instructions to competitors by means of special circulars in accordance with Art. 66 and 141 of the International Sporting Code. These circulars will be distributed to all competitors who must acknowledge their reception by signing.

All classifications and results of practice and the race will be posted on the official notice board situated in the location indicated.

Any decision or communication of the Stewards of the Meeting, Scrutineers or Clerk of the Course which concerns a competitor in particular will be communicated to him in writing.

ART. 26 APPLICATION OF THE REGULATIONS

If there is disagreement concerning the interpretation of the present regulations as well as other texts governing the F1 World Championship (see Art. 1 of the Championship Sporting Regulations), or of instructions given by the Stewards of the Meeting, the decision of the latter will be final except for the right of protext and appeal laid out in Art. 29 below, and except if the FISA should decide otherwise.

ART. 27. JURISDICTION

Any infringement of the regulations and non-observation of the instructions given by an official will be sanctioned in accordance with the dispositions contained in Chapter XI of the International Sporting Code.

The competitor will be responsible for the payment of the fines inflicted. The fines and penalties laid down in these regulations do not take the place of those laid down in the International Sporting Code but are added to them.

ART. 28. PENALTIES - EXCLUSION

a) The interpretation of the regulations and particularly the choice of sanctions when these are not automatically fixed by the present regulations fall within the competence of the Stewards of the Meeting on a majority vote of those present.

b) Any decision concerning a time penalty or the exclusion of cars or drivers taken by the Stewards of the Meeting will be announced in writing by the Clerk of the Course to the competitors and Pit Marshals involved.

c) In the case of an exclusion, the driver of the car involved will also be informed by signals. To this end the black flag with the driver's race number will be shown on the starting line by the Clerk of the Course for two consecutive laps.

The competitor or his representative is also expected to show his own "STOP" signal to his driver. If the driver still does not stop additional sanctions may be taken.

d) The fact of mentioning a precise sanction in these regulations does not prevent the application of further sanctions should this be considered necessary.

ART. 29. PROTESTS AND APPEALS

a) Protests must be made in writing and handed to a Steward of the Meeting or in default to the Clerk of the Course together with a deposit of 250 Swiss Francs or the equivalent sum in the money of the country.

Only an entered competitor or his appointed representative has the right to protest. The protest procedure is governed in accordance with Chapter XII of the International Sporting Code.

b) The Appeal procedure is governed according to Chapter XIII of the International Sporting Code. The deposit which must accompany the appeal is 500 Swiss Francs or the equivalent in the money of the country.

.../...

ART. 30. OFFICIALS

The main officials of the event are given in Chapter I of the present regulations.

The basic role of the FISA delegates is to help the Officials of the event in their duties, to see within their fields of competence that all the regulations governing the World Championship are respected in their entirety, to make any comments they judge necessary and to draw up the various reports concerning the event which are destined for the FISA.

The inspector of the event must be of a different nationality to that of the Organizing Committee. He will ensure the coordination of the various FISA delegates among themselves and with the other officials.

F I S A

Article 274 : 1981 Technical Regulations for F1

SUMMARY

Article 1 : Definitions
1) Formula One car
2) Automobile
3) Land vehicle
4) Coachwork
5) Wheel
6) "Automobile make"
7) Event
8) Weight
9) Racing weight
10) Cylinder capacity
11) Supercharging

Article 2 : Regulations
1) Role of the FIA
2) Publication date for modifications
3) Validity of comparison between conventional and turbine engines
4) Dangerous construction
5) Permanent compliance with regulations
6) Measurements

Article 3 : Coachwork and dimensions
1) Overall width
2) Width ahead of front wheels
3) Width between the front wheels and the rear wheels
4) Width of the rear wing
5) Overhang
6) Height
7) Aerodynamic devices

Article 4 : Weight
1) Minimum weight
2) Ballast

Article 5 : Engine
1) Engine with reciprocating pistons - cylinder capacity
2) Turbine engines

Article 6 : Piping, fuel tanks, cables and electrical equipment
1) Fuel capacity
2) Fuel tank location
3) FTA/FT3 rubber bladders
4) Rubber bladder manufacturers
5) Printing code of rubber bladders
6) Rubber bladder limited period of use
7) Fuel fittings
8) Connections with the chassis
9) Fuel lines
10) Cables, fuel lines and electrical equipment
11) Reinforced piping
12) Crushable structures
13) Tank fillers and caps
14) Refuelling during the race

Article 7 : Oil
1) Location - Crushable structure
2) Oil lines
3) Catch tank
4) Part of the car containing oil : Location
5) Oil replenishment

Article 8 : Starting
1) Starter
2) External energy source

Article 9 : Reverse gear

Article 10 : Brakes

Article 11 : Wheels and tyres
1) Location
2) Dimensions

Article 12 : Cockpit
1) Architecture, access, dimensions
2) Rear view mirrors
3) Safety belts

Article 13 : Safety
1) Fire extinguishers
2) Life support system
3) Master switch
4) Red light
5) Suspension : Chromium plating
6) Magnesium sheet
7) Safety structures

Article 14 : Fuel
1) Commercial fuel
2) Air

Article 15 : Final text

Article 1 : Definitions

1) **Formula One car** : An automobile designed solely for speed races on circuits or closed courses.

2) **Automobile** : A land vehicle running on at least four non-aligned wheels, of which at least two are used for steering and at least two for propulsion.

3) **Land vehicle** : A locomotive device, propelled by its own means, moving by constantly taking real support on the earth's surface, of which the propulsion and steering are under the control of a driver aboard the vehicle.

4) **Coachwork** : All entirely sprung parts of the car licked by the external air stream, except the safety roll-over structures and the parts definitely associated with the mechanical functioning of the engine, transmission and running gear. The air-box(es) and all radiators shall be considered to be part of the coach-work.

5) **Wheel** . Flange and rim. **Complete wheel** : Flange, rim and tyre.

6) **"Automobile make"** : In the case of Formula racing cars, an "automobile make" is a complete car. When the car manufacturer fits an engine which it does not manufacture, the car shall be considered a hybrid and the name of the engine manufacturer shall be associated with that of the car-manufacturer. The name of the car-manufacturer must always precede that of the engine manufacturer. Should a hybrid car win a Championship Title Cup or Trophy, this will be granted to the manufacturer of the car.

7) **Event** : An event shall consist of official practice and the race.

8) **Weight** : Is the weight of the car in running order with its normal quantity of lubricants and coolants but without any fuel or driver on board.

9) **Racing weight** : Is the weight of the car in running order with the driver aboard and all fuel tanks full.

10) **Cylinder capacity** : Means the volume swept in the cylinder(s) of the engine by the movement of the piston(s). This volume shall be expressed in cubic centimetres. In calculating engine cylinder capacity the number π shall be 3.1416.

11) **Supercharging** : Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust system) by any means whatsoever.
The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging.

Article 2 : Regulations

1) The following regulations governing the construction of Formula 1 cars listed below are issued by the FIA.

2) Each year in October, the FIA will publish all changes made to these regulations. All such changes will take effect on the third 1st January following their publication unless otherwise agreed between the FIA and all Formula One recognised constructors. In which case the change will take effect on the date agreed.

3) The FISA reserve their right to modify the basis of comparison established between conventional type engines and turbine engines, while giving a previous notice of two years to start from 1st January, following the date on which the decision was made.

4) If an automobile is deemed to be dangerous, it may be excluded by the Sporting Stewards of the Meeting.

5) Automobiles must comply with these regulations in their entirety at all times during an event.

6) All measurements must be made while the car is stationary on a flat horizontal metalled surface.

Article 3 : Coachwork and dimensions

1) Overall width of the car including complete wheels shall not exceed 215 cm, with the steered wheels in the straight ahead position.

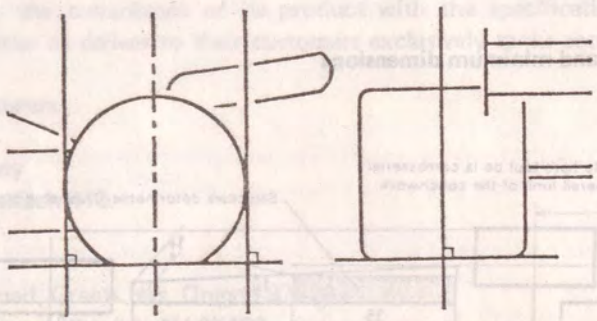
2) The coachwork ahead of the front wheels may be extended to an overall maximum width of 150 cm. Nevertheless, any part of the coachwork ahead of the front wheels exceeding an overall width of 110 cm shall not extend above the height of the front wheel rims with the driver aboard seated normally and irrespective of the fuel load.

3) The overall maximum width of the coachwork behind the forward edge of the front wheels and in front of the centre-line of the rear wheels shall not exceed 140 cm. The crushable structure is included in this width.

4) Coachwork behind the centre-line of the rear wheels shall not exceed 110 cm in width.

5) Except in the case of front-wheel drive when the measurement will be taken from the centre-line of the rearmost substantial load-carrying wheels, no part of the car shall be more than 80 cm behind the centre-line of the rearmost driving wheels. No part of the car shall be more than 120 cm in front of the centre-line of the foremost front wheels. The centre-line of any wheel shall be deemed to be half way between two straight edges, perpendicular to the surface on which the car is standing, placed against opposite sides of the complete wheel at the centre of the tyre tread.

Drawing N° 15 : Art. 3.5. - Wheel centre-line determination.



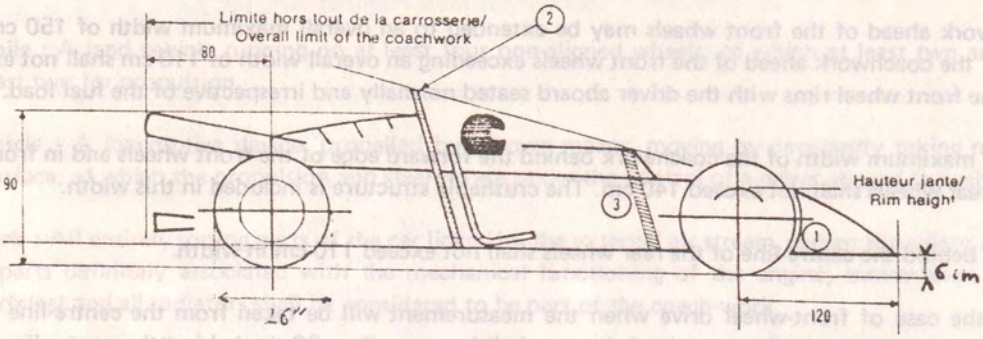
6) **Height :** Except for the safety roll-over structures no part of the car shall be higher than 90 cm from the ground with the car in normal racing trim with the driver aboard seated normally.
Any part of any safety roll-over structure higher than 90 cm from the ground must not be shapped to have a significant aerodynamic influence on the performance of the car.

7) Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance :

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

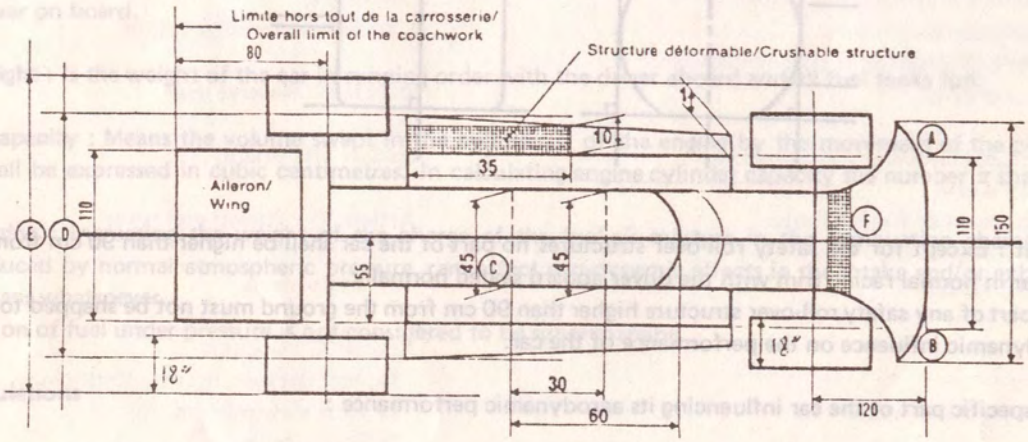
Any device bridging the space between the bodywork and the ground is prohibited. Under no circumstances shall any suspended part of the car be less than 6 cm from the ground, with the car in its normal racing trim, the driver on board. Apart from the wheels, no part of the car shall systemetically and permanently touch the ground, at any moment, when the car is in motion.
No entirely sprung part of the car shall touch the ground when two tyres situated on the same side are deflated. If corrections of suspension height can be made with the car in motion, the conditions defined above must be respected with the adjustment at the lowest static position usable in racing.

Drawing N° 16 : Formula 1 : Maximum and minimum dimensions **NB : Dimensions in cm**



1 - For all parts wider than 110
2 - Safety roll bar
3 - Substantial structure

Drawing N° 17 : Formula 1 : Maximum and minimum dimensions **NB : Dimensions in cm**



A B - Parts that must not protrude above level of front rims.
C - Most rearward point of seat
D - Maximum width : 140 cm
E - Maximum overall width : 215 cm
F - Substantial structure

NB : Figures in bold are minimum dimensions.

Article 4 : Weight

1) The weight of the car must not be less than 585 kg

2) Ballast can be used provided it is secured in such way that tools are required for its removal. It must be possible to fix seals if deemed necessary by the scrutineers.

Article 5 : Engine

4-strokes engines with reciprocating pistons :

a) engine cylinder-capacity without supercharging : inferior or equal to 3000 cc.
b) engine cylinder-capacity with supercharging : inferior or equal to 1500 cc.

Number of cylinders : maximum 12.
The Wankel, Diesel, 2-strokes engines and the turbines are forbidden.

Article 6 : Piping and petrol tanks, cables and electrical equipment

1) The total capacity of the fuel tanks shall not exceed 250 litres.

2) All fuel tanks must be situated within the main structure of the car.

3) All fuel tanks, except for a collector tank not exceeding 5 litres capacity, must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FIA/Spec/FT3.

4) All rubber bladders must be made by manufacturers recognised by the FIA. (In order to obtain the FIA's agreement a manufacturer must prove the compliance of its product with the specifications approved by the FIA. These manufacturers must undertake to deliver to their customers exclusively tanks complying with the norms approved).

List of recognised manufacturers

Federal Republic of Germany
Uniroyal, 5100 Aachen, Postfach 410.

United States
Don Allen Inc, 401 Agee Road, Grants Has, Oregon 97526.
Aero Tec Labs, Hewson Avenue, Warcick, NJ 07463
Fuel Safe Corporation, 15545 Computer Lane, Huntingdon Beach, California 92649.
Goodyear Fuel Cell Labs, The Goodyear Tire and Rubber Company, Akron, Ohio 44316.

France
Kléber-Colombes Division Tissus Enduits et Applications, 4, rue Lesage Maille - 76230 Caudebec-les-Elbeuf.
Ets J. RICHÉ -BP 14 - 14690 Pont-d'Ouilly.
Superflexit SA, 45 rue des Minimes, 92 Courbevoie.

Great Britain
FTP Industries Ltd, The Airport, Portsmouth, Hants.
Marston Excelsior Ltd, Wobaston Rd, Wolverhampton, Staffs.
Woodville Rubber Company Ltd, Hearthcote Road, Swadlincote, Burton-on-Trent, DE11 9DX.

Italy
Autodelta SpA (Alfa Romeo), Via Enrico Fermi 7, 20019 Settimo-Milanese. Pirelli, Viale Rodi 15, Milano.

Japan
Kojima Press Ltd, 3-30 Shimolchibacho Toyota, Aichiken.
Sakura Rubber Co Ltd, 48-14-1 Chome Sasazuka, Shibuya Ku, Tokyo.
Sumitomo Electric Industries Ltd, 15-5 Chome Katahama, Migashi Ku, Osaka.

5) All rubber bladders shall have a printed code indicating the name of the manufacturer, the specifications to which the tank has been manufactured and the date of manufacture.

6) No rubber bladders shall be used more than five years after the date of manufacture.

7) All fuel fittings (including air vents, inlets, outlets, tank fillers, inter tank connectors and access openings) must be metal fittings bonded into the fuel tank.

8) All connections between any fuel tank and the chassis (including tank fillers, air vents, access openings, inlets and outlets) must be frangible. By frangible is meant that should the fuel tank move relative to the chassis during an accident the connection between the fuel tank and the chassis will fail at a load which is less than 50 per cent of the load required to pull the bonded metal fitting out of the tank.

9) All fuel lines between any fuel tank and the engine must have a self-sealing breakaway valve. This valve must separate at less than 50 per cent the load required to fail the fuel line fitting out of the fuel tank.

10) **Cables, lines and electrical equipment** : Except if the cables, lines and electrical equipment are in compliance with the requirements of the aircraft industry as regards their location, material and connections, they must be placed or fitted in such a way that any leakage cannot result in :

- accumulation of liquid in the cockpit,
- contact between liquid and any electrical line or equipment.

Should the cables, lines or electrical equipment pass through or be fitted in the cockpit, they must be fully enclosed in a cover of a liquid-tight and fire-resistant material.

11) All fuel lines external to the cockpit, with the exception of lines permanently mounted on the engine, must be capable of withstanding a pressure of 70 kg/cm^2 (1000 psi) and a temperature of 260° (500° F).

12) **Crushable structures** : The entire fuel tank area of the car in direct contact with the open air stream must incorporate a crushable structure which is an integral part of the car conforming to the specifications hereafter.
This area includes the complete external area of the body/monocoque construction irrespective of such added items as water radiators, inlet ducts, windscreens, etc.

a) The crushable structure should be a sandwich construction based on fire-resistant core of a minimum crushing strength of 25 lb/square inch (18 N/cm^2). It shall be permitted to pass water pipes through this core, but not fuel, oil or electrical lines.
The sandwich construction must include two sheets of 1.5 mm thickness one of which shall be aluminium alloy sheet having a tensile strength of 14 tons/square inch (225 N/mm^2) and minimum elongation of 5 per cent.

b) The minimum thickness of the sandwich construction must be 1 cm. The side of the fore and aft fuel tank area, however, must contain a crushable structure of at least 10 cm thickness at such crushable structure's thickest point, the position of this widest point to be at the constructor's discretion, over a length of at least 35 cm after which it may be gradually reduced to 1 cm.

13) **Tank fillers and caps** : The tank fillers and their caps shall not protrude beyond the coachwork.
The filler shall have a sufficient diameter to allow for the air exhausted at the time of quick refuelling (in particular those done under pressure). Any breather pipe connecting the tank with the atmosphere shall be designed to avoid liquid leakage when the car is running and its outlet must not be less than 25 cm to the rear of the cockpit.
All filler caps must be designed to ensure an efficient locking action which reduces the risks of an accidental opening following a crash impact or incomplete locking after refuelling.

14) **Refuelling during the race** : In the event that any fuel is added after the race starts, the container from which fuel is being added must have a leak-proof coupling which connects it to the tank filler on the car. The air vent of the container must be fitted with a non-return valve.

Article 7 : Oil

1) All oil storage tanks situated outside the main structure of the car must be surrounded by 1 cm thick crushable structure.
No part of the car containing oil may be situated aft of the gearbox or final drive casing on any rear wheel driven car. In case of front wheel drive, no part containing oil may be situated behind the complete rear wheels.

2) All oil lines external to the cockpit, with the exception of lines permanently mounted on the engine, must be capable of withstanding a pressure of 70 kg/cm^2 (1000 psi) and a temperature of 260° C (500° F).

3) **Oil catch tank** : When a car's lubrication system includes an open type sump breather, this breather must vent into a catch tank of at least 3 l capacity.

4) No part of the car containing oil may be more than 70 cm from the longitudinal centre-line of the car.

5) No oil replenishment is allowed during a race.

Article 8 : Starting

1) A starter and source of energy capable of starting the engine at least twice and operable by the driver when seated normally in the car must be carried aboard the car throughout the event.

2) A supplementary external source of energy temporarily connected to the car may be used to start the engine both to the starting grid and in the pits.

Article 9 : Reverse gear

All vehicles must have a reverse gear which must be in working order when the car starts the event and which can be operated by the driver when seated normally in the car.

Article 10 : Brakes

All cars must have a brake system which has at least two separate circuits operated by the same pedal. This system must be designed so that if leakage or failure occurs in one circuit, the pedal shall still operate the brakes on at least two wheels.

Article 11 : Wheels and tyres

1) Wheels shall be external to the coachwork with the car viewed in plan with the rear aerodynamic device removed.

2) The maximum tyre width is 18 inches and its maximum diameter is 26 inches.
These measurements will be taken with the wheels removed from the car.

Article 12 : Cockpit

1) The opening giving access to the cockpit must have the following minimum dimensions :

- length : 60 cm
- width : 45 cm, maintained over 30 cm from the most rearward point of the seat-backrest towards the front.

The driver must be able to enter and get out of his seat without it being necessary to open a door or move any part of the car. Sitting at his steering wheel the driver must be facing forward.
The cockpit must be so conceived that the maximum time necessary for the driver to get out does not exceed 5 seconds with steering wheel in place.

2) All cars must have at least two mirrors mounted so that the driver has visibility to the rear on both sides of the car.

3) **Safety belts** : The wearing of two shoulder straps, one abdominal strap and two straps between the legs is mandatory. These straps must be securely fixed to the car.

Article 13 : Safety

1) **Fire extinguishers,**

a) **Extinguishing product** : BCF (CF_2 Cl Br) – BTM ($CBr\ F_3$) – TDE ($C_2\ Br_2\ F_4$)

b) **Minimum capacity** :

Drivers compartment : 5 kg
Engine compartment : 2,5 kg.

c) **Location - Mounting method** : The extinguisher bottle must be adequately protected and the bottle for the driver's compartment must be mounted within the main structure of the car. In all cases the bottle mountings must be able to withstand a 25 g acceleration.

d) **Discharge time** :

Engine compartment : 10 seconds minimum.
Driver's compartment : 30 ± 5 seconds for BCF and TDE. 60 ± 5 seconds for BTM.
Both bottles should be released simultaneously.

e) **Drive system** : Any triggering system having its own source of energy is permitted provided it is possible to operate all extinguishers in case the main electric circuits of the car fail. The driver must be able to trigger all extinguishers when seated normally in the car with his safety belts fastened and steering wheel in place.

f) **Checking of bottles** : The following weights shall be indicated on each bottle : weight of the empty bottle ; weight of the extinguishing agent ; total charged weight.

g) **Operation** : The system must work in any position, even when the car is inverted.

2) **Life support system** : A life support system composed of a medical air bottle connected to the driver's helmet by a flame-resistant pipe must be fitted to the car and connected to the driver's helmet at all times.

3) **Master-switch** : The driver seated normally with his safety belt fastened and the steering wheel in place must be able to cut off all electrical circuits by means of a spark proof circuit breaker. There must also be a clearly indicated external handle which rescue personnel can operate at a distance by a hook. This handle must be located near the base of the main roll-over bar structure and be marked by a symbol showing a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 10 cm.

4) All cars must have a red warning light of at least 15 watts in working order at the start of a race which : faces rearward, is clearly visible from the rear, is mounted not more than 10 cm from the car centre-line, has a minimum surface of 20 cm^2, a maximum surface of 40 cm^2, and can be switched on by the driver.

5) Chromium plating of steel suspension members of over 45 tons/$inch^2$ (725 N/mm^2) tensile strength is forbidden.

6) The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.

7) **Safety structures :**

a) The basic purpose of safety structures is to protect the driver. This purpose is the primary design consideration.

b) All cars must have at least two roll-over structures :

i) The first roll-over structure must be in front of the steering wheel, not more than 25 cm forward of the steering wheel rim and at least as high as the top of the steering wheel rim.

ii) The second roll-over structure must be not less than 50 cm behind the first and high enough for a line extended from the top of the first structure to the top of the second to pass over the driver's helmet when he is seated normally in the car with his helmet on and seat belts fastened. If the second structure is not located behind the driver, there must be a structure behind him which is high enough so that a line extended from its top to the top of either structure in front of him will pass over the top of his helmet when he is seated normally with his helmet on and seat belts fastened.

c) All safety structures required by paragraph b must be capable of with-standing three loads applied simultaneously to the top of the structure which are 1.5 w laterally, 5.5 w longitudinally, and 7.5 w vertically, w being the racing weight of the car.

d) The design concept of the safety structures required by paragraph b shall be free. Forward facing stays which restrict the dimensions of cockpit access required by Article 12, paragraph 1, are permitted provided the driver can exit the cockpit in the time required in that paragraph.

e) All cars must have a structure immediately behind the driver's seat which is wider than and extends above his shoulders when he is seated normally in the car with his seat belts fastened. This structure must be capable of with-standing a sustained lateral load of 1.5 w applied to its top, w the racing weight of the car.

f) The chassis shall include an impact absorbing structure (which may be attached) ahead the driver's feet.
It shall be an extension of all the skins of the main chassis construction to a point at least 30 cm ahead of the soles of the driver's feet when normally resting on the pedals in the inoperative position.
At this point 30 cm ahead of the driver's feet it shall have a cross section of at least 200 cm^2.
Material and thickness will be the same as the corresponding skins of the main chassis structure. The cross section of the material will be at least 3 cm^2 in non stabilised material and 1.5 cm^2 in stabilised material.
Holes or cutouts must be strongly reinforced to maintain the cross section of any wall of this base over more than 50 %.
This structure may not be an integral part of the chassis, but must be solidly fixed to it.
The chassis must incorporate at least one transversal hoop at the rollbar level, one at the steering wheel level, and one in the area of the pedal box to protect the pedals.

f-1) **The regulations below (compulsory as and from 1/1/82) may be applied by the Constructors from 1981 and in this case they replace the regulations laid out in f :**

Survival cell :

1) The chassis structure shall include two continuous box members, one on each side of the driver.

2) Each box member shall extend from behind the driver to a point 30 cm in front of the soles of his feet with the driver seated normally and with his feet on the pedals and the pedals in the inoperative position.

3) Throughout its length the structural material in the cross section of each box member shall have a minimum area of 10 cm^2, a minimum tensile strength of 31 kg/mm^2 and a minimum panel thickness of 1 mm on unstabilised skins or 5 cm^2 area and 0.5 mm thickness on stabilised skins.

4) Troughout its length from behind the driver to the soles of his feet each box must have a minimum cross sectional area of 150 cm^2. Forward of this the boxes may taper to a minimum cross section of 100 cm^2 and a minimal structural material cross section of 5 cm^2 for unstabilised skins or 2.5 cm^2 with stabilised skins.

5) All holes and cutouts in the boxes shall be strongly reinforced and all material sections through these holes shall still comply with a minimum area requirement of 10 cm^2 for unstabilised and 5 cm^2 for stabilised skins.

6) The internal cross sectional area of the cockpit from the soles of the driver's feet to behind his seat shall nowhere be less than 700 cm^2 and the minimum width must be 25 cm over the whole length of the cockpit.

7) The minimum height of the box between the front and rear roll-over bar structures shall be no less than 30 cm.

g) All cars must have a headrest which does not deflect more than 5 cm rearwards when a rearward force of 85 kg is applied. It must be designed so that the driver's head cannot be trapped between the roll-over structure and the headrest.

h) Panels at least 20 cm high and of a length of at least 60 % of the wheel-base, shall be situated between the front and rear wheels at least 55 cm from the car's axis.

These panels shall be made from a composite material at least 10 mm thick with a honeycomb core in metal or nomex with expanding foam giving adequate resistance to compression. The external covering shall be in aluminium alloy, plastic, or carbon fibre of minimum thickness of 0.5 mm, or in another assembly of materials of equivalent efficiency.

The panels shall be linked transversally to the tub by a series of structural struts ensuring the absorption of a lateral impact. The radiators may play the role of the protective panels or of the transversal struts.

Article 14 : Fuel

1) In reciprocating piston engines the only fuel permitted is petrol having the following characteristics :

- a maximum of 102 RON, the measurement being made according to the standard ASTM D 2699, the fuel being accepted or rejected according to ASTM D 3244 with a confidence limit of 95 % ; and

- a maximum of 2 % oxygen and 1 % nitrogen by weight, the remainder of the fuel consisting exclusively of hydrocarbons and not containing any alcohols, nitro-compounds or other power boosting additives.

In countries where no fuel suitable for use in current F1 engines is commercially available and where the laws of the country prohibit importation of such fuel, the ASN must obtain a dispensation from the FISA for the use of aviation fuel which will then be supplied by the organiser and must be used by all competitors.

In the case of turbine engines the only fuel permitted is kerosene as currently used in commercial aviation.

2) Only air may be mixed with the fuel as an oxydant.

Article 15 : Final text

The final text for these regulations shall be the English version which will be used should any dispute arise over their interpretation.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

FORMULA 1 TECHNICAL REGULATIONS APPLICABLE FROM 1ST JANUARY 82

ARTICLE 13 - 7 - f

(replace this article)

The regulations below may be applied by the Constructors from 1981 and in this case they replace the regulations laid out in article f :

Survival cell :

1) The chassis structure shall include two continuous box members, one on each side of the driver.

2) Each box member shall extend from behind the driver to a point 30 cm in front of the soles of his feet with the driver seated normally and with his feet on the pedals and the pedals in the inoperative position.

3) Throughout its length the structural material in the cross section of each box member shall have a minimum area of 10 cm2, a minimum tensile strength of 31 kg/mm2 and a minimum panel thickness of 1 mm on unstabilised skins or 5 cm2 area and 0,5 mm thickness on stabilised skins.

4) Throught its length from behind the driver to the soles of his feet each box must have a minimum cross sectional area of 150 cm2.
Forward of this the boxes may taper to a minimum cross section of 100 cm2 and a minimal structural material cross section of 5 cm2 for unstabilised skins or 2,5 cm2 with stabilised skins.

5) All holes and cutouts in the boxes shall be strongly reinforced and all material sections through these holes shall still comply with a minimum area requirement of 10 cm2 for unstabilised and 5 cm2 for stabilised skins.

6) The internal cross sectional area of the cockpit from the soles of the driver's feet to behind his seat shall nowhere be less than 700 cm2 and the minimum width must be 25 cm over the whole length of the cockpit.

7) The minimum height of the box between the front and rear roll-over bar structures shall be no less than 30 cm.

CHANGES TO THE F.1. TECHNICAL REGULATIONS (ART. 274) APPLICABLE FROM 1/01/83

SUMMARY OF ARTICLE 274 : (replaces the existing text)

"ARTICLE 9 : TRANSMISSION TO THE WHEELS"

Article 2-2 : (add to the existing text)

"As far as engine regulations are concerned they will be in force until 1/01/87, as well as the limitation on fuel tank capacity, refuelling ban and the distance and/or maximum duration of the events (200 miles or 2 hours) except unanimous agreement of the Constructors".

Article 3-4 : (replace the existing text)

"4) The width of the bodywork behind the axis of the rear wheels shall not exceed 100 cm".

Article 3-5 : (replace the 1st and 2nd sentences of the existing text)

"No part of the car will be more than 80 cm behind the centre-line of the rear wheels".

"No part of the car will be more than 100 cm in front of the axis of the front wheels".

Article 3-8 : (add this article to the existing text)

"8) **Floor** : The lowest part of the chassis or of the tub will be flat without any geometrical discontinuity and without perforations, over an area going lengthwise from the axis of the front axles to a transversal plane passing by the front face of the engine ; crosswise, this plane will extend to the exterior perimeter of the car, wheels and suspension not included".

Article 6-1 : (replace the existing text)

"1) The total quantity of fuel carried on board the car must not exceed 225 litres".

Article 6-2 : (add to the existing text)

"The stocking of petrol at more than 40 cm from the longitudinal axis of the car and in the longitudinal boxmembers defined by article 13-7-f is forbidden".

N.B. : See the text of article 13-7-f applicable from 1/01/82 in Bulletin N° 150.

Article 6-14 : (replace the existing text)

"Refuelling during the race : refuelling is forbidden during the race.

Article 9 : (replace the existing text)

"Transmission to the wheels"

1) Four-wheel drive cars are forbidden.

2) All vehicles must have a reverse gear which must be in working order when the car starts the event and which can be operated by the driver when seated normally in the car.

Article 11-1 : (add to the existing text)

"The number of wheels is fixed at 4".

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1

FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

CALENDRIER 1981/1981 CALENDAR

Janvier/January		
25	Argentine/Argentina	(Buenos-Aires)
Février/February		
7	Afrique du Sud /South Africa	(Kyalami)
Mars/March		
15	USA Ouest/USA West	(Long Beach)
29	Brésil/Brazil	(Rio de Janeiro)
Mai/May		
17	Belgique/Belgium	(Zolder)
31	Monaco/Monaco	(Monaco)
Juin/June		
21	Espagne/Spain	(Jarama)
Juillet/July		
5	France/France	(Dijon)
18	Grande-Bretagne/Great Britain	(Silverstone)
Août/August		
2	Allemagne/Germany	(Hockenheim)
16	Autriche/Austria	(Oesterreichring)
30	Pays-Bas/Netherlands	(Zandvoort)
Septembre/September		
13	Italie/Italy	(Monza)
27	Canada	(Montréal)
Octobre/October		
4	USA Est/USA East	(Watkins Glen)

REGLEMENT GÉNÉRAL

POUR LES ÉPREUVES DE FORMULE 2 ET DE FORMULE 3

APPLICABLE AU 1er JANVIER 1981

Le Règlement Général ci-dessous est d'application stricte pour toutes les épreuves de Formule 2 et de Formule 3 qui sont qualificatives d'un Championnat, d'un Trophée ou d'une Coupe de la FIA. Seule la FISA est habilitée pour accorder, pour des raisons impératives, des dérogations à ce Règlement Général. Dans un but de standardisation, il est hautement recommandé que les Règlements Particuliers des autres épreuves de Formule 2 et de Formule 3 soient également conformes au Règlement Général ci-dessous.

Article 1 : Caractéristiques des Épreuves

a) Les épreuves de Formule 2 et de Formule 3, qualificatives d'un Championnat, Trophée ou Coupe de la FIA, se disputent en principe en UNE seule course.

b) Si toutefois le nombre de concurrents régulièrement inscrits à une épreuve de *Formule 3* dépasse de plus de 20 % celui des voitures admises au départ sur le circuit où l'épreuve est organisée, l'organisateur pourra le cas échéant prévoir que l'épreuve sera disputée en DEUX séries qualificatives et une finale. Dans ce cas, les deux séries auront en principe lieu d'affilée. Si les deux séries ont lieu le même jour que la finale, un intervalle d'au moins TROIS HEURES sera prévu entre l'arrivée de la seconde série et le départ de la finale ; dans ce cas, les voitures ayant participé à la première série seront mises en parc fermé jusqu'à l'arrivée de la seconde série.

c) Les épreuves de Formule 2 seront disputées sur une distance de 200 km minimum et 225 km maximum.

d) Les épreuves de Formule 3 seront disputées sur une distance de 90 km minimum et 100 km maximum ; les séries qualificatives éventuelles seront courues sur une distance de 40 à 50 km.

Article 2 : Essais

a) Les épreuves de Formule 2 et de Formule 3 seront obligatoirement précédées d'au moins DEUX séances d'essais chronométrées d'une durée de 45 minutes chacune et séparées par un intervalle minimum de trois heures (il est recommandé un intervalle de quatre heures). Au cas où le mécanisme de l'épreuve prévoit deux séries qualificatives, le nombre de séances d'essais sera doublé et les séances elles-mêmes pourront être réduites à 30 minutes pour la première et à 45 minutes pour la seconde. Sauf dérogation, à accorder par la FISA, les essais chronométrés auront lieu la veille de la course.

b) Si, pour une raison indépendante de la volonté des organisateurs, la première séance d'essais chronométrés ne peut avoir lieu (conditions atmosphériques trop mauvaises ou toute autre raison), la seconde séance sera interrompue après 20 minutes afin de permettre, le cas échéant aux concurrents d'une voiture arrêtée sur le circuit, de la ramener aux stands et de la qualifier lors de la seconde demi-séance de 25 minutes.

c) Il appartient au Directeur de Course d'arrêter si nécessaire les essais, en vue d'accélérer et de faciliter le déblaiement de la piste ; dans la mesure du possible, le temps consacré à ces opérations sera récupéré, totalement ou partiellement, sauf si des impératifs de respect de l'horaire ne le permettent pas.

d) Tout pilote doit couvrir au moins TROIS tours chronométrés et doit réaliser un temps qui le qualifie pour participer à l'épreuve.

e) Le jour de l'épreuve sera prévue une séance d'essais non chronométrés facultatifs d'une durée de 30 minutes, qui doit se terminer au moins TROIS heures avant l'heure annoncée pour la course. Cette règle n'est cependant pas applicable si le jour de la course deux séries qualificatives sont organisées.

f) Au cas où, pendant les essais chronométrés et au cours de la séance d'essais libres dont il est question ci-dessus, il a fait sec, et que la piste devient humide peu après, ou vice-versa, une piste ayant été humide devenant sèche, une séance d'essais non chronométrés de 15 minutes, débutant au moins 45 minutes avant l'heure annoncée pour la course, sera mise sur pied.

g) Un pilote peut, au cours des essais, conduire plusieurs voitures, à condition que les voitures soient toutes de la même marque, du même type, qu'elles aient été jugées conformes par les Commissaires Techniques, qu'elles portent le numéro de compétition attribué au pilote qui les conduit et qu'elles aient été inscrites par le même concurrent.

Article 3 : Qualification

a) Le calcul des minima de qualification sera basé sur 110 % de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés au cours des essais chronométrés.

b) Les Commissaires Sportifs sont toutefois habilités à admettre au départ un maximum de trois voitures n'ayant pas réalisé les temps de qualification dont il est question ci-dessus, pour des raisons indépendantes de la volonté des concurrents et des pilotes, à condition cependant que ces voitures n'en éliminent pas d'autres, déjà qualifiées, qu'elles soient jugées capables de réaliser les minima de qualification et que les pilotes répondent aux conditions de sécurité (connaissance du circuit, etc.). Les voitures ainsi retenues partiront des dernières places de la grille de départ.

c) Au cas où, en Formule 3, deux séries qualificatives sont organisées, la qualification pour la finale et la composition de la grille de départ se feront comme suit : jusqu'à concurrence du nombre de voitures admises au départ, les deux séries seront placées sur la grille en deux files, la "pole position" étant attribuée au pilote qui a gagné sa série dans le meilleur temps, la série à laquelle il appartient se plaçant derrière lui suivant l'ordre d'arrivée et l'autre file étant occupée par l'autre série.

d) Si le nombre de voitures ayant réussi les minima de qualification est supérieur au nombre de voitures admises au départ, trois réserves seront désignées, dans l'ordre des temps obtenus aux essais (ou lors des séries qualificatives).
Si, 15 minutes avant l'heure annoncée pour la course, une ou plusieurs voitures qualifiées pour prendre le départ n'ont pas quitté la zone des stands, le nombre correspondant de voitures de réserve sera autorisé à participer ; ces voitures partiront de la dernière ligne de la grille.

Article 4 : Grille de départ

a) La grille de départ sera du type F1 (1-1-1) : elle sera constituée de deux files de voitures, l'une décalée par rapport à l'autre de 6 m minimum, les voitures de chaque file étant distantes l'une de l'autre de 12 m minimum ; le tracé de la grille sera conforme à celui qui figure sur la Licence de Parcours du circuit.

b) La "pole position" sera octroyée au pilote ayant réussi le meilleur temps aux essais (ou ayant gagné sa série qualificative dans le meilleur temps) ; si deux ou plusieurs pilotes ont réalisé le meilleur temps, priorité sera donnée à celui qui l'a obtenu le premier.

c) Après la publication de la grille de départ, la place de tout pilote se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ sera laissée vacante, les autres pilotes gardant leur position d'origine sur la grille.

Article 5 : Le départ

a) Le départ sera un départ *arrêté* et sera donné au moyen de signaux lumineux.

b) Les activités précédant immédiatement le départ se dérouleront comme suit :

1) 20 minutes avant l'heure annoncée pour la course, les voitures quitteront l'aire des stands et effectueront un tour de circuit ; le tour accompli, les pilotes immobiliseront leur voiture sur la grille, à la place qui leur sera désignée et arrêteront leur moteur ;

2) 15 minutes avant l'heure annoncée pour la course, la sortie de la piste des stands sera fermée ; toute voiture se trouvant encore dans la zone des stands ne pourra prendre le départ qu'après le passage de l'ensemble du plateau devant la sortie des stands lors de leur premier tour de course ; la fermeture de la sortie de l'aire des stands sera signalée par un signal sonore donné deux minutes auparavant ;

3) 10 minutes avant l'heure annoncée pour la course, l'accès à la grille de départ sera fermé ; toute voiture qui n'aura pas à ce moment occupé sur la grille la place qui lui est destinée, partira de l'arrière de la grille, ou le cas échéant, de la sortie de la zone des stands ;

4) L'approche de l'heure annoncée pour la course sera portée à la connaissance des pilotes au moyen des panneaux suivants, accompagnés d'un signal sonore :

(a) panneau 5 minutes : compte à rebours commence

(b) panneau 3 minutes : toutes les personnes, hormis les pilotes, les officiels et les membres des équipes actionnant la source d'énergie extérieure, évacueront la piste ;

(c) panneau 1 minute : les moteurs seront mis en marche à l'aide du démarreur équipant la voiture et, le cas échéant, à l'aide d'une source d'énergie extérieure ; évacuation complète de la grille ;

(d) panneau 30 secondes : après la présentation de ce panneau, un drapeau vert sera présenté à l'avant de la grille, afin d'indiquer que les voitures doivent avancer et entamer un tour complet du circuit, en gardant leurs positions respectives dans la formation, le pilote étant parti en "pole position" règlant l'allure de l'ensemble ; il est interdit de dépasser une autre voiture pendant ce tour ; tout pilote se trouvant sur la grille et ne parvenant pas à démarrer, l'indiquera en levant le bras ; sa voiture sera poussée jusqu'aux stands dès que les autres voitures auront entamé leur tour de formation ; il ne pourra rejoindre la course qu'en suivant la procédure décrite sous b) 2) (15 minutes) ci-dessus ;

(e) revenue à la grille de départ, chaque voiture s'arrêtera à sa place, moteur en marche ; un officiel, tenant un panneau numéroté, se trouvera à hauteur de chaque place paire (2e, 4e, 6e) de la grille et le baissera dès que les DEUX voitures occupant l'une la place impaire (1e, 3e) l'autre la place paire se seront immobilisées ; à l'arrière de la voiture se tiendra un officiel, muni d'un drapeau vert, qu'il lèvera dès que les voitures de la dernière rangée seront à l'arrêt.

(f) lorsque le starter pourra voir, d'après l'enlèvement des panneaux et l'apparition du drapeau vert, que toutes les voitures se sont immobilisées, il allumera le feu ROUGE ; à n'importe quel instant, mais à 6 secondes au minimum et 10 secondes au maximum après l'apparition du feu rouge, le départ de la course sera donné par la substitution d'un feu VERT au feu rouge.

c) Tout faux départ, constaté par un juge désigné, sera pénalisé d'UNE minute, à ajouter au temps réalisé à l'arrivée.

d) Toute voiture qui ne parviendra pas à s'élancer, sera poussée jusqu'à son stand ou à un autre endroit prédéterminé dès que les autres voitures auront pris le départ, et pourra rejoindre l'épreuve quand les réparations nécessaires auront été effectuées.

Article 6 : Procédure à suivre en cas de pluie

a) Voir Art. 2, g) pour la séance d'essais spéciale en cas de changement des conditions atmosphériques avant le départ.

b) Si les conditions atmosphériques au moment du départ sont incertaines mais que plus de 50 % des voitures prennent le départ sur des pneus "pluie", la course sera déclarée une course par temps humide et un panneau "Course par Temps Humide. Wet Race" sera présenté sur la ligne de départ pendant les 5 premiers tours. La course ne sera dans ce cas pas interrompue en cas de pluie "normale" (voir d) ci-dessous).

c) Si soudain il commence à pleuvoir pendant que les voitures effectuent leur tour en formation qui précède immédiatement le départ, un panneau "DÉPART RETARDÉ. START DELAYED" sera présenté sur la ligne de départ et la procédure de départ recommancée au point "10 minutes", à savoir la fin d'accès à la grille. Si cependant la quantité d'eau sur la piste est telle que l'on ne peut l'utiliser en sécurité, même avec des pneus pluie, le Directeur de la Course peut retarder le départ jusqu'au moment où les conditions se seront améliorées.

d) Si la course a débuté sur piste sèche et qu'une pluie se met à tomber dans des proportions normales, ayant comme conséquence que le temps au tour de la voiture de tête augmente de 20 % et que des projections d'eau provenant des roues arrière des voitures deviennent apparentes, il appartiendra au Directeur de Course, qui prendra l'avis des Commissaires Sportifs, de décider s'il y a lieu ou non d'arrêter la course.

e) Si le volume d'eau est tel que la piste est inondée par endroits au point que la compétition y devient impossible à n'importe quelle vitesse et sur n'importe quels pneus, le Directeur de Course arrêtera immédiatement l'épreuve, même si plus de 50 % des voitures sont équipées de pneus pluie. La procédure préalable à un nouveau départ sera entamée à partir des 20 minutes, et ce dès que les conditions atmosphériques le permettront.

Article 7 : Arrêt d'une Course et Nouveau Départ

a) S'il est nécessaire d'arrêter la course à cause d'un incident ou des conditions atmosphériques (Voir Art. 6, d) et e) ci-dessus), un drapeau rouge sera présenté à la ligne d'arrivée, ainsi que des drapeaux jaune et jaune-rouge croisés à chaque poste de commissaires de piste. La décision d'arrêter la course appartient au Directeur de Course. Aussitôt que ces drapeaux sont présentés, toutes les voitures cesseront de disputer l'épreuve, ralentiront et rentreront aux stands à allure réduite, étant entendu que :

- la piste est susceptible d'être complètement obstruée
- des véhicules de secours peuvent rendre difficile toute circulation,
- le classement est celui établi à la fin du tour précédent.

b) En cas d'arrêt de la course, le Directeur de Course se conformera aux règles suivantes pour donner un nouveau départ éventuel :

1) Si le drapeau rouge est montré à la voiture de tête avant que celle-ci n'ait franchi la ligne d'arrivée à la fin de son deuxième tour de course,

- la course sera considérée comme nulle et non avenue ; tous les pilotes ayant pris le départ seront admis à un nouveau départ, soit à bord de la même voiture, soit à bord d'une autre, à condition que celle-ci soit de même marque, inscrite par le même concurrent, qu'elle porte le numéro de compétition de la voiture remplacée et qu'elle ait été examinée et jugée conforme et apte par les contrôleurs techniques,

- si le nombre de partants est inférieur au total autorisé il pourra être fait appel, en vue de compléter le plateau, à des pilotes de réserve (voir Art. 3, d) ci-dessus),

- la course sera recourue sur la distance prévue et à partir de la même grille que lors du départ.

2) Si plus de 2 tours complets, mais moins de 75 % de la distance prévue ont été couverts par la voiture de tête,

- l'épreuve sera considérée comme étant disputée en deux manches et le classement sera établi en additionnant les temps obtenus dans ces deux manches ; le classement de la première manche (partie de la course déjà disputée) sera celui établi à la fin du tour précédant l'arrêt de la course ; ce classement doit être communiqué aux concurrents avant le départ de la deuxième partie.
- la distance à parcourir dans la seconde manche sera obtenue en déduisant de la distance totale de la course le nombre de tours couverts par le premier classé de la première partie.
- les positions des voitures sur la grille de départ seront en fonction de l'ordre d'arrivée de la 1ère partie comme établie par les chronométreurs.
- ne pourront participer à cette deuxième partie, que les voitures qui ont pris le premier départ, à condition qu'elles n'aient pas abandonné, qu'elles aient pu rejoindre leurs stands par leurs propres moyens et suivant un itinéraire autorisé et qu'elles aient été jugées aptes à repartir par les contrôleurs techniques ; aucune voiture de réserve ni aucun "mulet" ne seront admis à ce départ.

3) Si au moins 75 % de la distance prévue ont été couverts, la course sera considérée comme étant terminée et il n'y aura pas de nouveau départ ; le classement sera égal à l'ordre des passages à la fin du tour précédant l'arrêt de la course.

c) Au cas où un nouveau départ est donné, celui-ci aura lieu au moins trente minutes après l'arrêt de la course interrompue, et la procédure sera reprise aux 20 minutes.

Article 8 : L'arrivée

a) L'arrivée sera contrôlée par rapport à une ligne clairement indiquée sur la piste.

b) Le signal de fin de course sera donné dès que la première voiture aura parcouru la distance prévue.

c) Si le signal de fin de course est donné, par inadvertance ou pour toute autre raison, avant que la voiture de tête n'ait accompli le nombre de tours prévu, la course sera néanmoins considérée comme étant terminée au moment où le signal est donné. Si le signal de fin de course est, par inadvertance ou pour toute autre raison, retardé, le classement définitif sera établi en fonction des positions occupées à la fin de la distance prévue pour la course.

d) Après que le signal de fin de course leur aura été donné, toutes les voitures effectueront un tour de décélération avant de gagner le "parc fermé", où, sauf décision contraire prise par les Commissaires Sportifs, elles resteront jusqu'à la fin du délai de réclamation.

ANNEXE AU REGLEMENT GÉNÉRAL

POUR LES ÉPREUVES DE FORMULES 2 ET 3

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES OPÉRATIONS PRÉCÉDANT LE DÉPART

Heure H = "heure annoncée pour la course", en d'autres mots, heure de départ des voitures en formation, pour effectuer UN tour de piste, à la fin duquel est donné le départ proprement dit.

H – 16 hrs : heure ultime de la fin de la dernière séance d'essais officiels.

H – 3 hrs 30 mn : heure ultime de début de la séance d'essais non chronométrés (PAS d'application si l'épreuve de F3 est courue en deux séries qualificatives et une finale).

H – 3 hrs : heure ultime de la fin de la séance d'essais non chronométrés.

H – 45 mn (éventuellement) : début de la séance d'essais, prévue au cas où l'état de la piste est différent de celui qui régnait au cours des différents essais.

H – 30 mn (éventuellement) : fin de la séance d'essais.

H – 20 mn : les voitures quittent la zone des stands, y compris une ou plusieurs voitures de réserve s'il y a des places vacantes.

H – 15 mn : fermeture de la sortie de la zone des stands.

H – 10 mn : fermeture de l'accès à la grille de départ.

H – 5 mn.

H – 3 mn
: procédure précédant immédiatement l' "heure annoncée

H – 1 mn
pour la course".

H – 30 sec

H + x mn : départ effectif de la course.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

ORGANIZING PRESCRIPTIONS FOR FORMULA 2 AND FORMULA 3 EVENTS

Note : All Formula 2 and Formula 3 events, qualifying for an FIA Championship, Trophy or Cup, shall comply with the present Organising Prescriptions.
If for any justified reason, a waiver to the present rules is needed, the organisers should apply for it to the FISA, which is the only authority entitled to grant it. With a view to achieving a general standardisation, it is strongly recommended that the Supplementary Regulations of all other F2 and F3 events also comply with the present Prescriptions.

Article 1 - Caracteristics of the Events

a) Formula 2 and Formula 3 events, qualifying for an FIA Championship, Trophy or Cup, shall in principle be run in ONE race.

b) If however, in a Formula 3 event, the number of regularly entered competing cars is by more than 20% higher than the number of cars that are authorised on the circuit, then the organisers may run the event in TWO qualifying heats and a final. The qualifying heats shall in principle follow one another. If the two heats are run on the same day as the final, an interval of at least THREE hours shall be scheduled between the finish of the second heat and the start of the final ; moreover, cars having participated in the first qualifying heat shall remain in "parc fermé" until the finish of the second heat.

c) Formula 2 races shall be run over a distance of minimum 200 and maximum 225 km.

d) Formula 3 events shall be run over a distance of minimum 90 and maximum 100 km ; the qualifying heats (if any) shall be 40 to 50 km long.

Article 2 - Practice

a) All Formula 2 and Formula 3 events shall be preceded by a minimum of TWO 45 minutes practice sessions with official timekeeping, the two sessions being separated by a minimum interval of 3 hours and ideally 4 hours. If two qualifying heats and a final are planned, the number of official practice sessions shall be doubled and each session may be brought down to 30 minutes for the first and 45 minutes for the second. Unless a waiver is granted by the FISA, all official practice shall take place on the day before race-day.

b) If, for any reason beyond the will of the promoters, it is impossible to organise the first practice session (e.g. due to weather conditions or for any other reason), the second session shall be interrupted after 20 minutes, in order to allow entrants to take back to the pits cars that have been left on the track and to give them the possibility to qualify those cars during the second half session of 25 minutes.

c) The Clerk of the Course is entitled to stop practice as may be necessary to speeding up clearing the track ; the time spent on these operations shall, unless the schedule does not allow it, be entirely or partly recovered at the end of the practice.

d) The last official practice session shall end at least 16 hours before the advertised time of the race or of the qualifying series.

e) All drivers shall cover at least 3 officially timed laps and set a lapping time that qualifies them for the race (see also Art. 3 below).

f) On race day, an untimed practice session of 30 minutes, that shall end at least three hours prior to the advertised time of the race, shall be scheduled. This rule does however not apply when on race day two qualifying heats are run.

g) Should the entire practice periods, including the untimed practice on race day morning, have been on a dry track and the latter become wet later (or vice-versa, a wet track becoming dry), a 15 minute untimed practice shall be set up 45 minutes before the advertised time of the race.

h) During the practices, drivers will be free to drive several cars, provided that all cars are of the same make and type, that they have been examined and approved by the Scrutineers, that they display the competition number allocated to the driver, and that they are entered by the same competitor.

Article 3 - Qualification

a) Minimum qualification times shall be calculated on the basis of 110% of the average of the best three

practice times.

b) The Stewards of the Meeting are entitled to authorise a maximum of three cars that, for reasons beyond the will of entrants and drivers, did not qualify for the race, to participate, provided however that they do not eliminate cars that have already qualified, that they are deemed able to achieve the qualification minima, and that the drivers meet the safety requirements (knowledge of the course etc.) ; these cars shall start from the back of the grid.

c) If a Formula 3 event comprises two heats and a final, qualifications and positions on the starting grid for the final will be established as follows : up to the number of cars allowed on the circuit, the cars shall be positioned on the starting grid in TWO files, the pole position being attributed to the driver having won his heat in the best time, all other cars belonging to his heat being lined up behind him and the other file being occupied by the cars of the other heat.

d) If the number of cars having attained the qualification minima exceeds the number of cars authorised to race on the circuit, three reserves shall be designated, numbered in accordance with the achieved times (or the times they have set in the qualifying heats).
If, 15 minutes before the advertised time of the race, one or more cars that have qualified for the race, have not left the pit area, the equivalent number of reserve cars shall be authorised to participate ; they shall start from the back of the grid.

Article 4 - Starting Grid

a) The starting grid shall be of the Formula 1 type (1,1,1) : it shall be set up of TWO files of cars in staggered formation, the first car on the second file being at least 6 m behind the first one on the other file with a minimum of 12 m between the cars of each file. The lay-out of the grid shall be as shown on the Course Licence of the circuit.

b) The pole position shall be attributed to the driver having set the fastest practice time (or having won his heat in the fastest time). Should two or more cars have set identical times, the car having set the best time first shall have precedence.

c) After publication of the starting grid, the places on the grid of any non-starters shall be left empty, the other drivers keeping their published positions.

Article 5 - Start

a) The start of the race shall be a standing start, given by means of light signals.

b) The procedure preceding the start of the race shall be as follows :

1 - 20 minutes before the advertised time of the race, cars shall leave the pit-area and cover ONE lap ; at the end of the lap, drivers shall stop on the grid, occupy their correct starting positions and switch off their engines ;

2 - 15 minutes before the advertised time of the race, the pit exit shall be closed ; any car left in the pit-area will only be allowed to start the race after the entire field has past the pit exit on their first racinglap ; a sound-signal shall warn drivers two minutes before the closing of the pit-exit.

3 - 10 minutes before the advertised time of the race, access to the grid shall close ; any car failing to take its place at that time shall start from the back of the grid or from the pit exit ;

4 - The approach of the advertised time of the race shall be announced by the display of the following boards, each accompanied by a sound-signal :
a - 5 minute board : start of count-down
b - 3 minute board : everybody, except drivers, officials and team members, operating auxiliary starting devices, shall clear the grid ;
c - 1 minute board : engines to be started by means of the self-starter of the car, with the possible aid of an external power source ; complete clearing of the grid.
d - 30 second board : after this board has been displayed, a green flag shall be shown at the front of the starting grid, to indicate that cars must start to move off for a complete lap of the circuit, remaining in starting grid order, with the pole position car setting the pace ; there shall be no overtaking during this lap ; any driver unable to start, shall raise his hand and his car shall be pushed to the pits as soon as the other cars have left on their formation lap ; the driver will be authorised to join the race as indicated under b) 2 above ;
e - at the end of the formation lap, drivers shall stop on their respective correct grid positions, engines running ; officials, holding numbered boards, shall stand level with each even position of the grid (2nd, 4th, 6th) and shall lower the boards as soon as the two cars occupying one the preceding odd position (1st, 3rd, 5th) the other the even positon, have come to a standstill ;
f - when the starter can see, by all boards having been lowered, that all cars are stationary, he shall switch on the RED light ; at any time after this, but not less than SIX and not more TEN seconds, the start signal shall be given by a GREEN light replacing the red one.

c) Any false start, duly recorded by an appointed official, shall be penalised by the addition of one minute to the time taken by the driver to complete the race.

d) Any car failing to start shall, as soon as all other cars have left the grid, be pushed to the pits or to another prespecified place, and will be authorised to join the race as soon as the car is repaired.

Article 6 - Rain Rules

a) See Art. 2 g on the special practice session to be organised in the case of a change in weather conditions before the start.

b) In the case of a race being stopped, the following rules are applicable :

1 - If the red flag is shown to the leading car before it has completed its second lap,
- the original start shall be deemed null and void
- all drivers having taken part in that start will be eligible for the new start, either in their original car or in another car of the same make and type, entered by the same competitor and subject to the car having been examined and approved by the Scrutineers and displaying the same competition numbers as the replaced one.
Should the number of starters be below the authorised total reserves shall be allowed to complete the field (see page 3, Art. 3 d).
The re-started race shall be for the full distance and the grid be the same as for the first start.

2 - If more than two laps, but less than 75 % of the race distance have been completed by the leading car,
- the race shall be deemed in two parts and the final result shall be obtained by adding up the times achieved in both parts (heats) ; the classification of the first part shall be the one established at the end of the lap, preceding the starting of the race ; all competitors shall be informed of that classification before the start of the second part ;
- the distance of the second part shall be obtained by deducting the number of laps completed by the leading car in the first part from the full race distance ;
- the position of the cars on the starting grid shall be in the order of the arrivals of the first part, as supplied by the time keepers ;
- only those cars having participated in the first part shall be eligible for the second part, provided that they have not been officially retired at the time the race was stopped that they were able to return to the pits under their own power and by an authorised route and that they were examined by the Scrutineers and approved fit to race.
NO spare cars nor reserve cars are eligible for the new start.

3 - If at least 75 % of the full distance have been completed by the leading car, the race shall be deemed a full race and there shall be no re-start ; the classification shall be the order at the end of the lap preceding the stopping of the race.

c) In all cases when a re-start is given, this shall be at least 30 minutes after the stopping of the race and the procedure shall be resumed at the 20 minute point.

Article 8 - Finish

a) The finish shall be controlled over a line, clearly marked on the track.

b) Should the end of race signal inadvertantly or otherwise be displayed before the leading car completes the number of scheduled laps, the race shall nevertheless be deemed to end the moment the signal is given.

c) Should the end of race signal be inadvertantly or for any other reason delayed, the final classification shall be established according to the positions obtained at the distance provided for the race.

d) After receiving the signal for the end of the race, all cars shall complete a slowing down lap, before joining the "parc fermé", where, unless the Stewards of the Meeting decide to the contrary, they shall remain until the period during which a protest may be lodged has elapsed.

SUMMARY LIST OF THE OPERATIONS PRECEDING THE START

H hour = "advertised time of the race", i.e. start of the cars on their formation lap, preceding the actual start.

H - 16 hours : ultimate hour for the end of the last officially timed practice period.

H - 3 hrs 30 min. : ultimate time for the race-bay morning untimed practice to begin (NOT applicable if the (F3) event comprises two qualifying heats and a final).

H - 3 hrs : ultimate hour for the end of the untimed practice or for the finish of the second qualifying heat (F3).

H - 45 min. (if applicable) : beginning of 15 min. practice in the case of a change in weather conditions.

H - 30 min. (if applicable) : end of track surface test period

H - 20 min. cars start leaving pit area, including one or more reserve cars if places are left vacant.

H - 15 min. pit exit closed

H - 10 min. access to starting grid closes

H - 5 min.

H - 3 min. : procedure immediately preceding the advertised time of the race.

H - 30 sec.

H + x min. sec : actual start of the race

REGLEMENT SUR LES NUMEROS DE COMPETITION ET LA PUBLICITE SUR LES VOITURES

1. Les chiffres formant le numéro de compétition seront de couleur noire sur un fond blanc rectangulaire. Pour les voitures de couleur claire, une bordure noire de 5 cm de large devra entourer le fond rectangulaire blanc.

2. Le dessin des chiffres sera de type classique tel que reproduit ci-dessous.

   1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

3. Pour les monoplaces a. la hauteur minimum des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm.

   b. le fond blanc aura au moins 45 cm de large et 33 de haut.

4. Pour toutes les autres voitures, a. la hauteur des chiffres sera de 28 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 5 cm.

   b. le fond blanc aura 50 cm de large et 38 cm de haut.

5. A aucun endroit, la distance entre le bord du trait des chiffres et le bord du fond ne sera inférieure à 5 cm.

6. Au-dessus ou au-dessous du fond blanc, une surface ayant la largeur du fond rectangulaire et une hauteur de 12 cm sera laissée à la disposition des organisateurs, en vue d'y apposer le cas échéant une publicité. Sur les voitures où cette surface n'est pas disponible (ex. certaines monoplaces), le concurrent est tenu de garder libre de toute publicité une surface complémentaire ayant les mêmes dimensions que la surface manquante et adjacente au fond blanc.

7. Ni les numéros de compétition ni les publicités ne doivent dépasser la surface de la carrosserie.

8. Les glaces et vitres des voitures doivent rester vierges de toute inscription, à l'exception d'une bande ayant une hauteur maximum de 10 cm sur la partie supérieure du pare-brise et, à condition que la visibilité vers l'arrière reste intacte, d'une bande ayant une hauteur maximum de 8 cm sur la lucarne arrière.

++++++++++

RULES ON COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING ON CARS

1. The figures of the competition numbers shall be black on a white background. For the clear-coloured cars, a black stroke of 5 cm wiole will be all around the white rectangular background.

2. The figures shall be of the classic type as shown below.

   1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

3. On single-seaters a. the minimum height of the figures shall be 23 cm with a stroke of 4 cm wide

   b. the white background shall be at least 45 cm wide and 33 cm high.

4. On all other cars a. the minimum height of the figures shall be 28 cm with a stroke of 5 cm wide

   b. the white background shall be at least 50 cm wide and 38 cm high.

5. The background shall at all places extent at least 5 cm beyond the outline of the figures.

6. Above or below the white background, a surface having the same width as the rectangular background and a height of 12 cm shall be left at the disposal of the organisers, who may use it for advertising purposes. On cars on which such an area is not available, the competitor shall keep free of any advertising an equivalent surface in the immediate vicinity of the white background.

7. Neither Competition Number nor the advertising must protrude beyond the bodywork

8. Windsreen and windows shall bear no advertising, with the exception of a maximum 10 cm wide strip on the upper part of the windscreen, and, providing this does not interfere with the visibility of the driver, an 8 cm wide strip on the rear window.

++++++++++++++++++++++++++++++

CLASSIFICATION ET DÉFINITIONS

1. CLASSIFICATION

1.1. CATÉGORIES ET GROUPES :

Les automobiles utilisées en compétition sont réparties dans les catégories et groupes suivants :

Catégorie I : Groupe N : Voitures de Tourisme de Série de grande production de série.
Groupe A : Voitures de Tourisme de grande production.
Groupe B : Voitures de Grand Tourisme

Catégorie II : Groupe C : Voitures de sport.
Groupe D : Voitures de Course de Formule Internationale.
Groupe E : Voitures de Course de Formule Libre.

1.2. CLASSES DE CYLINDRÉE :

Les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les 15 classes suivantes :

1. Cylindrée inférieure ou égale à 500cc
2. Cylindrée supérieure à 500cc et inférieure ou égale à 600cc
3. " " 600cc " " " " 700cc
4. " " 700cc " " " " 850cc
5. " " 850cc " " " " 1000cc
6. " " 1000cc " " " " 1150cc
7. " " 1150cc " " " " 1300cc
8. " " 1300cc " " " " 1600cc
9. " " 1600cc " " " " 2000cc
10. " " 2000cc " " " " 2500cc
11. " " 2500cc " " " " 3000cc
12. " " 3000cc " " " " 4000cc
13. " " 4000cc " " " " 5000cc
14. " " 5000cc " " " " 6000cc
15. " " 6000cc

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FIA pour une catégorie d'épreuves déterminée, les organisateurs ne sont pas tenus de faire figurer toutes les classes dans les règlements particuliers et de plus restent libres de réunir deux ou plusieurs classes consécutives suivant les circonstances propres à leurs épreuves.

Aucune classe ne pourra être subdivisée.

2. DÉFINITIONS

2.1. GÉNÉRALITÉS :

2.1.1. Voitures de production (catégorie I) :

Voitures au sujet desquelles a été constatée à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression).

2.1.2. Voitures de compétition (catégorie II) :

Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

2.1.3. Voitures identiques :

Voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

2.1.4. Modèle de voiture :

Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.

2.1.5. Vente normale :

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.

2.1.6. Homologation :

C'est la constatation officielle faite par la FIA/FISA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les Groupes N et A, ou B du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA/FISA par l'ASN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit "règlement d'homologation" établi par la FIA/FISA.

Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 5 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle (production annuelle inférieure à 10 % du minimum de production du groupe considéré).

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe, N ou B.

Le passage en Groupe N d'un modèle déjà homologué en Groupe B annule l'effet de la première homologation.

Les voitures homologuées en Groupe N le sont automatiquement en Groupe A également.

2.1.7. Fiches d'homologation :

Tout modèle de voiture homologué par la FIA/FISA fait l'objet d'une fiche descriptive dite fiche d'homologation sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier ledit modèle.

Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J.

La présentation des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non-présentation.

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Au cas où cette documentation ne se révèlerait pas suffisamment précise, il sera possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique disponible, chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation et, le cas échéant, la ou les fiches annexes concernant sa voiture, auprès de l'ASN du pays de construction de son véhicule, ou auprès de la FIA/FISA.

2.1.8. Parties mécaniques :

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.2. DIMENSIONS

Périmètre de la voiture vue du dessus :

Il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour l'épreuve considérée.

2.3. MOTEUR

2.3.1. Suralimentation :

Augmentation de la masse du mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la masse induite par la pression atmosphérique normale, le "ram-effect" et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation (voir Art. Prescriptions Générales pour Gr N, A, B).

2.3.2. Bloc-cylindre :

Le carter de vilebrequin et les cylindres.

2.3.3. Collecteur d'admission :

- Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du(des) carburateur(s) et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse dans le cas d'une alimentation à carburateurs.

- Capacité recueillant l'air à la sortie du dispositif contrôlant le débit d'air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'une alimentation à injection.

- Capacité recueillant l'air à la sortie du filtre à air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse dans le cas d'un moteur diesel.

2.3.4. Collecteur d'échappement :

Capacité recueillant les gaz à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.

2.4. TRAIN ROULANT

2.4.1. Roue :

Le flasque et la jante ; par roue complète, on entend le flasque, la jante et le pneumatique.

2.4.2. Surface de frottement des freins :

Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet.

2.5. CHASSIS - CARROSSERIE

2.5.1. Châssis :

Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

2.5.2. Carrosserie :

- à l'extérieur : toutes les parties entièrement suspendues de la voiture léchées par les filets d'air.

- à l'intérieur : l'habitacle et le coffre à bagages.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosseries :

1) carrosserie complètement fermée ;
2) carrosserie complètement ouverte ;
3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manoeuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3. Siège :

Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.

Dos de siège ou dossier :

La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.

Coussin du siège :

La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.6. SYSTEME ÉLECTRIQUE

Phare : toute optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de profondeur dirigé vers l'avant.

2.7. CARBURANT

Réservoir de carburant : toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler par un moyen quelconque vers le réservoir principal ou vers le moteur.

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR GROUPES N, A, B

N.B. Seules les prescriptions concernant les équivalences entre les différents types de moteur ont été établies jusqu'à présent.

A) FORMULE D'ÉQUIVALENCE EN CAS DE SURALIMENTATION

La cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,4 et la voiture sera reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication. La voiture sera traitée en toutes circonstances comme si la cylindrée-moteur ainsi majorée était sa cylindrée réelle. Ceci est valable notamment pour son classement par classe de cylindrée, ses dimensions intérieures, son nombre minimum de places, etc. . .

N.B. : La FISA se réserve le droit de changer le coefficient de suralimentation à partir du 1er janvier 1987.

B) FORMULE D'ÉQUIVALENCE ENTRE MOTEUR A PISTONS ALTERNATIFS ET MOTEUR A PISTON(S) ROTATIF(S)

(du type couvert par les brevets NSU-Wankel)

La cylindrée équivalente est de 2 fois le volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la chambre de travail.

C) FORMULE D'ÉQUIVALENCE ENTRE MOTEUR A PISTONS ALTERNATIFS ET MOTEUR A TURBINE

Cette formule est la suivante :

$$C = \frac{S\,(3{,}10 \times T) - 7{,}63}{0{,}09625}$$

S = Section de passage — exprimée en centimètres carrés — de l'air haute pression à la sortie des aubes du stator (ou à la sortie des aubes du 1er étage si le stator comporte plusieurs étages). Cette section est la surface minimale mesurée entre les aubes fixes du 1er étage de la turbine haute pression. Dans le cas où l'angle d'ouverture de ces aubes serait variable, on prendra leur ouverture maximale afin de présenter la plus grande surface possible lors de la détermination de la section de passage S. La section de passage est égale au produit de la hauteur (exprimée en cm) par la largeur (exprimée en cm) et par le nombre d'aubes.

T = Taux de pression relatif au compresseur du moteur à turbine. Il est obtenu en multipliant entre elles les valeurs correspondant à chaque étage du compresseur, comme indiqué ci-après :

Compresseur axial de vitesse subsonique : 1,15 par étage
Compresseur axial de vitesse transsonique : 1,5 par étage
Compresseur radial : 4,25 par étage

Exemple d'un compresseur à un étage radial et 6 étages axiaux subsoniques :

$4{,}25 \times 1{,}15 \times 1{,}15 \times 1{,}15 \times 1{,}15 \times 1{,}15 \times 1{,}15$ ou $4{,}25 \times 1{,}15^6$

C = Cylindrée équivalente de moteur à pistons alternatifs, exprimée en cm^3.

D) ÉQUIVALENCES ENTRE MOTEURS A PISTONS ALTERNATIFS ET MOTEURS DE TYPES NOUVEAUX

La FISA se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaison établies entre moteurs de type classique et moteurs de type nouveau en donnant un préavis de 2 ans partant du 1er janvier qui suivra la décision prise.

RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE AU GROUPE "N"

1. DÉFINITION

Voitures de Tourisme de grande production de série.

2. PRODUCTION MINIMALE

Ces voitures doivent avoir été produites en au moins 5 000 exemplaires entièrement identiques en 12 mois consécutifs, et homologuées par la FISA en Groupe N.

3. NOMBRE DE PLACES

Ces voitures doivent comprendre au moins 4 places, selon les dimensions définies pour le Groupe N.

4. MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISÉES OU OBLIGATOIRES

Toute modification non explicitement autorisée est interdite.

Les seuls travaux qui peuvent être effectués sur la voiture sont ceux nécessaires à son entretien normal ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident. Les limites des modifications et montages autorisés sont spécifiées ci-après. En dehors de ces autorisations, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine identique à la pièce endommagée.

Les voitures devront être strictement de série et identifiables par les données précisées par les articles de la fiche d'homologation de base.

5. POIDS MINIMUM

Les voitures devront avoir au moins le poids précisé sur la fiche d'homologation, plus le poids des dispositifs de sécurité.

6.

6.1. MOTEUR

Il est permis de remplacer ou de doubler **le câble de commande de l'accélérateur** par un autre provenant ou non du constructeur.

- **Allumage :** liberté pour la marque et le type des bougies, pour le limiteur de régime et pour les câbles H.T.
- **Système de refroidissement :** le thermostat est libre, ainsi que la température et le système de commande du déclenchement du ventilateur. On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur.

6.2. TRANSMISSION

- **Embrayage :** garnitures libres ainsi que leur mode de fixation.

6.3. SUSPENSION

- **Amortisseurs :** libres, pour autant que le principe de fonctionnement, les points d'attache, les dimensions (diamètre extérieur) et la position de l'assiette de ressort soient maintenus. Pour les suspensions du type Mc Pherson, le manteau d'origine de la jambe de force doit être conservé.

6.4. TRAIN ROULANT

Les jantes doivent être celles homologuées par le constructeur. Les pneus seront obligatoirement d'une dimension prévue par le constructeur et figurant sur la fiche d'homologation.

6.5. SYSTEME DE FREINAGE

Les garnitures de freins sont libres de même que leur fixation (rivées, collées, etc), à la condition que la surface de frottement des freins ne soit pas augmentée.

Les tôles de protection peuvent être démontées ou pliées.

Dans le cas d'un véhicule équipé d'un servo-frein, ce dispositif peut être déconnecté.

6.6. CARROSSERIE

6.6.1. Extérieur :

Les enjoliveurs de roue **doivent** être enlevés.

- On peut monter des **protège-phares** qui n'aient d'autre but que de couvrir le verre de phare, sans influer sur l'aérodynamique de la voiture.
- Le montage de protections inférieures est autorisé **lors des rallyes.**
- On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de réservoir d'essence.

6.6.2. Habitacle :

Sont autorisés sans restriction tous les accessoires qui sont sans effet aucun sur le comportement du véhicule, tels ceux concernant l'esthétique ou le confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc. . .) à la condition expresse qu'ils n'affectent pas, même de façon secondaire, le rendement mécanique du moteur, la direction, la robustesse, la transmission, le freinage ou la tenue de route.

- Toutes les commandes doivent être celles prévues par le constructeur y compris leur rôle, mais il est permis de les aménager pour les rendre mieux utilisables ou plus accessibles : par exemple, adjonction d'une rallonge de la commande du frein à main, d'une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc. . .
- En particulier, il est permis ce qui suit :

1) **Des appareils de mesure, compteurs, etc. . .** supplémentaires peuvent être installés librement à la condition que leur montage ne présente aucun caractère dangereux.

2) On peut changer **l'avertisseur** ou en ajouter un supplémentaire éventuellement à la disposition du passager.

3) Le mécanisme du levier de **frein à main** peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané ("fly-off handbrake").

4) On peut modifier les supports des sièges et on peut ajouter toutes sortes de couvre-sièges y compris ceux formant siège-baquet.

5) Les sièges baquets sont autorisés à condition de peser au minimum le poids des sièges d'origine.

6) Il est permis d'ajouter des **compartiments supplémentaires** à la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières.

7) Le volant de direction est libre.

6.7. SYSTEME ÉLECTRIQUE

Batterie : marque, capacité et câbles de batterie sont libres. La tension et l'emplacement de la batterie doivent être conservés.

– **Générateur** : le remplacement par un générateur de plus grande puissance (Watt) est autorisé. Une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur et vice-versa.

– **Système d'éclairage : Des phares supplémentaires,** y compris les relais correspondants, sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de six phares (non compris les lanternes ou feux de position).

Ils ne pourront pas être montés par encastrement. Le nombre de phares et de feux divers extérieurs devra toujours être pair.

Le montage d'un phare de recul est autorisé à la condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesse est sur la position "marche AR" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

Il est permis d'ajouter des **fusibles** au circuit électrique.

REGLEMENTATION SPÉCIFIQUE AU GROUPE "A"

1. DEFINITION

Voitures de tourisme de grande production.

2. PRODUCTION MINIMALE

Les voitures de tourisme devront avoir été fabriquées à au moins 5 000 exemplaires identiques en 12 mois consécutifs.

3. NOMBRE DE PLACES

Les voitures de tourisme devront comporter au moins 4 places.

4. POIDS ET DIMENSIONS DES VOITURES

4.1. POIDS

Les voitures du Groupe "A" sont soumises à l'échelle suivante de poids minimum en fonction de la cylindrée :

Jusqu'à	1 000 cm^3	620 kg
	1 300	720
	1 600	800
	2 000	880
	2 500	960
	3 000	1 035
	4 000	1 185
	5 000	1 325
au-dessus de	5 000	1 400

Ces poids sont ceux des voitures en état de course (selon les Prescriptions Gr N à B, Art.), mais comprenant l'équipement de sécurité défini à l'Article 253.

Il est permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests incorporés aux matériaux de la voiture à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, et offrant la possibilité d'apposer des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire. Une roue de secours peut être utilisée comme lest, dans les conditions ci-dessus.

4.2. DIMENSIONS INTÉRIEURES

(Ces prescriptions figureront au Règlement d'Homologation).

Les dimensions à vérifier en Groupe "A" sont :

B : hauteur sur sièges AV (mesurée parallèlement à l'inclinaison du dossier vers l'arrière : inclinaison maximale 15°).

C : largeur aux sièges AV.

D : hauteur sur sièges AR (mesurée dans les mêmes conditions que B).

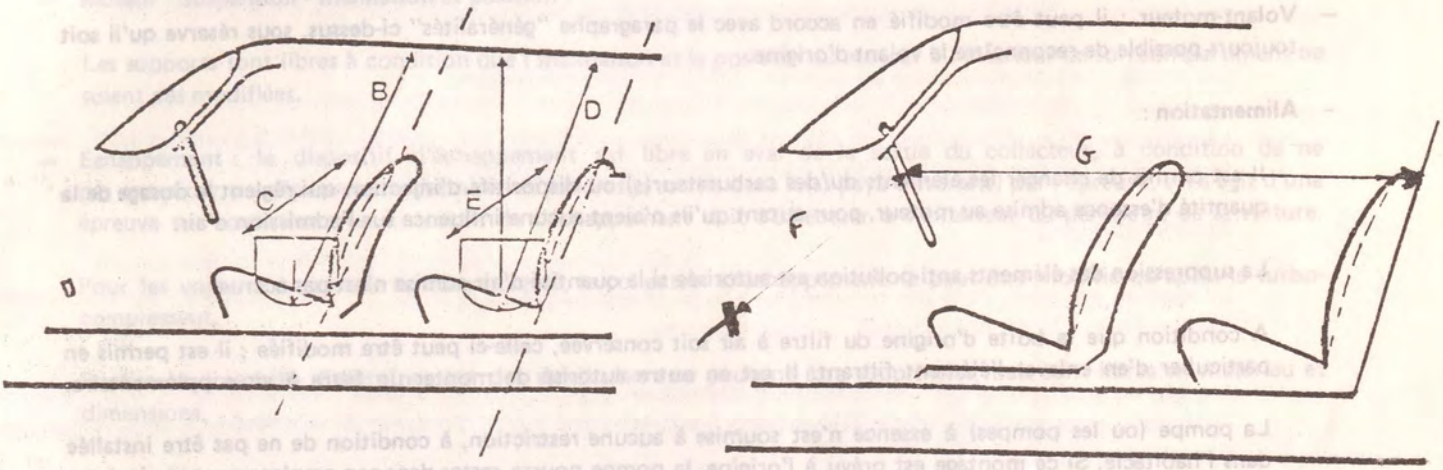
F : distance du centre du volant à la pédale de frein (si le volant est réglable, il devra être placé en position moyenne).

G : longueur du centre du volant à la cloison du siège AR (mesurée horizontalement).

H = F + G

Les côtes minimales sont les suivantes :

	B	C	D	E	H
Jusqu'à 2 000 cc	88	110	88	110	200
plus de 2 000 cc	93	120	93	120	210



5. MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISÉES

GENERALITES

– Les pièces mécaniques d'origine ayant subi toutes les phases de la fabrication prévues par le constructeur pour la production en série, à l'exception de celles pour lesquelles le présent article prévoit une liberté de modification, peuvent faire l'objet de toutes les opérations de mise au point par finissage ou grattage mais non de remplacement. En d'autres termes, sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce en série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, ajustée, réduite ou changée de forme par usinage.

Toutefois, les modifications définies par l'alinéa ci-dessus sont autorisées à condition :

. de respecter les poids et dimensions mentionnés sur la fiche d'homologation,

. de ne pas excéder les tolérances de fabrication (Voir Art.).

– **Adjonction de matière** : toute adjonction de matière est interdite, sauf si elle est spécifiquement autorisée par un article de ce règlement.

5.1. MOTEUR

– **Bloc-cylindres :**

Un réalésage de 0,6 mm maximum est permis par rapport à l'alésage d'origine, pour autant que cela n'entraîne pas un franchissement de classe de cylindrée.

Le rechemisage du moteur est permis dans les mêmes conditions que le réalésage.

Le planage du bloc-cylindre est autorisé.

– **Culasse** : planage autorisé.

- **Rapport volumétrique** : libre.

- **Joint de culasse** : libre.

- **Pistons** : libres, ainsi que les segments, les axes et leur verrouillage.

- **Bielles, vilebrequin** : outre les modifications prévues par le paragraphe "généralités" ci-dessus, le vilebrequin et les bielles d'origine peuvent être l'objet d'un traitement thermique, chimique ou mécanique différent de celui prévu pour les pièces de série.

- **Paliers** : leur marque et leur matériau sont libres, mais ils doivent conserver leur type et dimensions d'origine.

- **Volant-moteur** : il peut être modifié en accord avec le paragraphe "généralités" ci-dessus, sous réserve qu'il soit toujours possible de reconnaître le volant d'origine.

- **Alimentation** :

  . Il est permis de changer les éléments du/des carburateur(s) ou dispositifs d'injection qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

  . La suppression des éléments anti-pollution est autorisée si la quantité d'air admise n'est pas accrue.

  . A condition que la boîte d'origine du filtre à air soit conservée, celle-ci peut être modifiée ; il est permis en particulier d'en enlever l'élément filtrant. Il est en outre autorisé de monter un filtre à air supplémentaire.

  . La pompe (ou les pompes) à essence n'est soumise à aucune restriction, à condition de ne pas être installée dans l'habitacle. Si ce montage est prévu à l'origine, la pompe pourra rester dans son emplacement, mais devra être efficacement protégée.

  . Il est permis de remplacer la commande de l'accélérateur par une autre, qu'elle soit ou non fournie par le constructeur, ou de la doubler.

- **Arbre(s) à cames** : libre(s) (sauf le nombre et le nombre de paliers) ; le calage de la distribution est libre.

- **Soupapes** : le matériau et la forme des soupapes sont libres, mais leurs dimensions caractéristiques (indiquées sur la fiche d'homologation) doivent être conservées, (y compris les angles respectifs des axes de soupapes). La levée maximum des soupapes doit être maintenue, avec une tolérance de ± 0,3 mm.

- Les coupelles, les clavettes et les guides (même s'ils n'existent pas d'origine) ne sont soumis à aucune restriction. Il est autorisé d'ajouter des cales d'épaisseur sous les ressorts.

- **Culbuteurs et poussoirs** : ils peuvent être modifiés conformément au paragraphe "généralités" ci-dessus, à condition que leurs dimensions caractéristiques soient maintenues.

- **Allumage** : la bobine d'allumage, le condensateur, l'allumeur, le régulateur de tension et les bougies sont libres sous réserve que le système d'allumage reste le même que celui prévu par le constructeur pour le modèle considéré.

  Le montage d'un allumage électronique, même sans rupteur mécanique, est autorisé sur les voitures de série, à condition qu'aucune pièce mécanique autre que celles mentionnées ci-dessus ne soit modifiée ou remplacée.

- **Refroidissement** : sous réserve d'être monté dans l'emplacement d'origine, le radiateur et ses fixations sont libres, ainsi que ses canalisations le reliant au moteur ; le montage d'un écran de radiateur est autorisé.

  Aucune restriction ne s'applique au thermostat. Le ventilateur ou la turbine de refroidissement, pour les moteurs refroidis par air, est libre.
  Le montage d'un récupérateur pour l'eau de refroidissement est permis. Le bouchon de radiateur peut être verrouillé.

– **Lubrification** : radiateur, échangeur huile-eau, tubulures, carter d'huile, crépine libres.

Toutefois, le montage d'un radiateur à huile à l'extérieur de la carrosserie n'est autorisé qu'en-dessous du plan horizontal passant par le moyen des roues et de telle façon qu'il ne dépasse pas le périmètre général de la voiture vue d'en haut, telle que présentée sur la ligne de départ.

Le montage d'un radiateur d'huile de cette façon ne peut donner lieu à l'addition d'une structure enveloppante aérodynamique.

La pression d'huile peut être augmentée en changeant le ressort de la soupage de décharge.

– **Moteur - Suspension - Inclinaison et position :**

Les supports sont libres à condition que l'inclinaison et la position du moteur à l'intérieur de son compartiment ne soient pas modifiées.

– **Échappement** : le dispositif d'échappement est libre en aval de la sortie du collecteur, à condition de ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores prescrits dans le(s) pays traversé(s) par l'épreuve, s'il s'agit d'une épreuve sur route ouverte. La sortie de l'échappement doit s'effectuer à l'extérieur du périmètre de la voiture.

Pour les voitures à moteur turbocompressé, le collecteur d'échappement ne peut être modifié qu'après le turbocompresseur.

– **Poulies et courroies d'entraînement des servitudes** : ne peuvent être supprimées mais sont libres en matériau et dimensions.

– **Joints** : libres.

– **Moteur : ressorts** : aucune restriction, mais ils doivent cependant conserver leur principe de fonctionnement d'origine.

5.2. TRANSMISSION

– **Embrayage** : l'embrayage y compris son mécanisme, est libre, à condition qu'il ait le même nombre de disques que l'embrayage de série, que le carter d'origine soit conservé, et que le type de commande monté en série ne subisse aucune modification.

– **Boîte de vitesses** : l'homologation sans minimum de production d'une combinaison de démultiplication en supplément de celle d'origine est permise. (Nombre de vitesses identique à celui d'origine – système de synchronisation libre). (Cette prescription figurera en Règlement d'Homologation).

Un dispositif additionnel de lubrification et de refroidissement d'huile est autorisé (pompe de circulation, radiateur et prises d'air situées sous la voiture), mais le principe de la lubrification d'origine doit être conservé.

– **Couple final et différentiel :**

L'homologation, sans minimum de production, de deux rapports de couple conique supplémentaires à celui d'origine est permise. (Cette prescription figurera au Règlement d'Homologation).

Il est autorisé de monter un différentiel à glissement limité, à condition qu'il puisse se loger dans le carter d'origine sans aucune autre modification que celles prévues au paragraphe "Généralités" ci-dessus. Il est également permis de bloquer le différentiel d'origine.

Le principe de lubrification d'origine du pont arrière doit être conservé. Cependant un dispositif additionnel de lubrification et de refroidissement d'huile est autorisé (pompe de circulation, radiateur et prises d'air situées sous la voiture).

– **Arbres de transmission et transmission aux roues** : peuvent être homologués, sans minimum de production. (Cette prescription figurera au Règlement d'Homologation).

5.3. SUSPENSION

– Le renforcement, par adjonction de matière, des points d'ancrage et des éléments de suspensions existant, et du train roulant de toutes les pièces de la suspension est autorisé.

– **Barre anti-roulis** : peut-être supprimée.

Les barres anti-roulis pourront être homologuées sans minimum de production, même si la suspension d'origine en est dépourvue. (Cette prescription figurera au Règlement d'Homologation).

– Les articulations peuvent être d'un matériau différent de celui d'origine.

– Le matériau et les dimensions des ressorts principaux sont libres, mais non le type ; les plateformes des ressorts peuvent être rendues réglables ou ajustables y compris par adjonction de matière.

AMORTISSEURS :

La marque est libre, mais pas le nombre, le type (téléscopique, à bras etc. . .) le principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte etc. . .) ni les supports.

Au cas où pour remplacer un élément de suspension type McPherson il serait nécessaire de changer l'élément téléscopique, les nouvelles pièces devront être semblables aux pièces d'origine, hormis l'élément amortisseur, et la coupelle de ressort.

Dans ce cas la géométrie de la suspension doit rester inchangée et les angles caractéristiques de la suspension et de la roue doivent demeurer conformes à ceux d'origine étant entendu qu'il est permis d'utiliser les possibilités de réglage du modèle homologué.

5.4. ROUES ET PNEUMATIQUES

Les roues complètes (roue complète = flasque + jante + pneu) sont libres à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie d'origine. En aucun cas la largeur des roues complètes en fonction de la cylindrée de la voiture ne doit excéder les valeurs suivantes :

Jusqu'à	1 000 cm^3	7"
	1 300	7,5
	1 600	8
	2 000	9
	3 000	10
	4 000	11
	5 000	12
au-dessus de	5 000	13"

Le diamètre des jantes peut-être augmenté ou diminué jusqu'à 2" de la dimension d'origine.

5.5. SYSTEME DE FREINAGE

– Peut être homologué sans minimum de production.

(En particulier des freins à tambour peuvent être ainsi remplacés par des freins à disque). (Cette prescription figurera au Règlement d'Homologation).

– **Garniture de freins :**

Le matériau et le mode de fixation (ex. rivé, ou collé) sont libres à condition qu'il n'y ait aucune augmentation des surfaces de frottement.

– **Servo-freins et régulateurs de force de freinage** (limiteur de pression) :

Ils peuvent être déconnectés mais non enlevés. Le dispositif de réglage est libre. Ils peuvent être homologués sans minimum de production. (Cette dernière prescription figurera au Règlement d'Homologation).

– **Refroidissement des freins :**

Freins avant : il est permis d'enlever ou de modifier les tôles de protection des freins, mais sans adjonction de matière.

Des canalisations flexibles pour amener l'air aux freins sont permises, mais le diamètre intérieur de chaque canalisation ne doit pas excéder 10 cm.

Les canalisations d'air ne peuvent dépasser de l'avant de la carrosserie qu'en dessous du pare-choc.

– On pourra déconnecter l'assistance du système de freinage.

5.6. DIRECTION

L'homologation sans minimum de production d'un rapport en supplément de celui d'origine est permise. (Cette prescription figurera au Règlement d'Homologation). L'assistance de la direction peut être supprimée.

5.7. CARROSSERIE - CHASSIS

5.7.1. Allègements et renforts :

Les renforts de la partie suspendue sont autorisés à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

Des barres anti-rapprochement, pour la suspension, peuvent être montées.

Du matériau d'insonorisation peut être enlevé sous le plancher de la voiture, dans le compartiment moteur, dans le coffre à bagages et dans les passages de roues.

Boulons et écrous : peuvent être remplacés librement et comporter toute sorte de blocage.

5.7.2. Extérieur :

Pare-chocs : Les "bananes" peuvent être enlevées.

Couvre-roues et enjoliveurs de roues : les couvre-roues **peuvent** être enlevés. A l'inverse les enjoliveurs **doivent** être enlevés.

Essuie-glaces : moteur, emplacement, nombre de balais, et mécanisme sont libres mais l'essuie-glace ne doit pas être supprimé.

La suppression des baguettes décoratives extérieures est autorisée.

Les points d'appui du cric peuvent être renforcés, changés de place ; on peut en augmenter le nombre.

Il est autorisé de monter des protège-phares, destinés exclusivement à couvrir le verre des phares sans influer sur l'aérodynamique de la voiture.

Compte tenu des règlements de police différents dans divers pays, l'emplacement et le type des plaques d'immatriculation peuvent être librement choisis.

Des fixations supplémentaires de sécurité pour le pare-brise peuvent être montées, à condition de ne pas améliorer les qualités aérodynamiques de la voiture.

Le montage de protections inférieures n'est autorisé **qu'en rallye.**

5.7.3. Habitacle

Sièges : Les sièges des occupants et leur supports sont libres, mais ils doivent comporter un appuie-tête.

Il est autorisé de reculer les sièges avant, mais pas au-delà du plan vertical défini par l'arête avant du siège AR d'origine.

Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges arrière (y compris leurs dossiers).

Au cas où le réservoir serait installé dans le compartiment à bagages et lorsque les sièges arrière seraient enlevés, une cloison résistant au feu et étanche aux flammes devra séparer l'habitacle du réservoir.

Tableau de bord : Les garnitures situées en dessous de celui-ci et n'en faisant pas partie peuvent être enlevées.

Portières : Il est permis :

- d'en enlever les matériaux d'insonorisation, à condition que l'aspect des portières n'en soit pas modifié.
- de remplacer un lève-glace électrique par un lève-glace à manivelle.

Plafond : il est permis d'en enlever les matériaux d'insonorisation, mais son aspect ne doit pas être modifié.

Plancher : il est permis d'en enlever les matériaux d'insonorisation et les garnitures. Les tapis de sol sont libres et peuvent donc être enlevés.

Autres matériaux d'insonorisation : peuvent être enlevés.

Système de chauffage :

- L'appareil de chauffage d'origine peut être remplacé par un autre, également prévu par le constructeur et mentionné dans son catalogue comme livrable sur demande.

Dispositif de climatisation : peut être ajouté ou enlevé, mais le chauffage doit être assuré.

Volant de direction : libre ; il est permis d'enlever le dispositif antivol.

Le montage d'un arceau est autorisé (voir paragraphe).

La position du volant de direction peut être indifféremment à gauche ou à droite, à condition qu'il s'agisse d'une simple inversion de la commande des roues directrices prévue et fournie par le constructeur sans autre modification mécanique que celles rendues nécessaires par l'inversion.

5.7.4. Accessoires additionnels :

Sont autorisés sans restriction tous ceux qui sont sans effet sur le comportement de la voiture, tels ceux rendant l'intérieur de la voiture plus esthétique ou confortable (éclairage, chauffage, radio, etc. . .). Ces accessoires ne peuvent en aucun cas, même indirectement, augmenter la puissance du moteur ou avoir une influence sur la direction, la transmission, les freins ou les aptitudes à la tenue de route. Le rôle de toutes les commandes doit rester

celui prévu par le constructeur. Il est permis de les adapter de façon à les rendre mieux utilisables ou plus facilement accessibles, comme par exemple un levier de frein à main plus long, une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc. . .

Est permis ce qui suit :

1) Le pare-brise d'origine peut être remplacé par un pare-brise de verre feuilleté avec chauffage-dégivrage incorporé.

2) Des instruments de mesure, compteurs, etc. . . peuvent être installés ou remplacés. Pareille installation ne doit pas entraîner de risques.

3) L'avertisseur peut être changé et/ou il peut être ajouté un avertisseur supplémentaire à la portée du passager.

4) Les interrupteurs électriques peuvent être changés librement, soit en ce qui concerne leur destination, leur position, ou leur nombre dans le cas d'accessoires supplémentaires.

5) Le mécanisme du levier de frein de stationnement peut être changé de façon à obtenir un déblocage instantané (fly-off handbrake).

6) La/les roue(s) de secours ne sont pas obligatoire(s). Toutefois, s'il y en avait, elle(s) devrait/devraient être solidement fixée(s), ne pas être installée(s) dans l'espace réservé au conducteur et au passager avant (si celui-ci est à bord) et ne pas entraîner de modification dans l'aspect extérieur de la carrosserie.

7) Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires dans la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières pour autant qu'elles s'appliquent sur les panneaux d'origine.

8) Des plaques de matériau isolant peuvent être montées contre les cloisons existantes afin de protéger les passagers du feu.

5.8. SYSTEME ELECTRIQUE

La tension nominale du système électrique doit être maintenue.

– il est permis d'ajouter des relais ou des fusibles au circuit électrique, d'allonger ou d'ajouter des câbles électriques.

Les câbles électriques et leurs gaines sont libres.

– **Batterie** : la marque et la capacité de la batterie sont libres. La batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide. Son emplacement est libre mais elle ne doit pas être disposée dans l'habitacle.

– **Générateur et régulateur de tension** : libres.

– **Éclairage - Signalisation :**

Les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve ou à la Convention Internationale sur la circulation routière.

Compte tenu de cette remarque, il est permis de modifier l'emplacement des feux de signalisation et de position. La marque des appareils d'éclairage est libre.

Les appareils d'éclairage faisant partie de l'équipement normal doivent être ceux prévus par le constructeur et doivent rester conformes quant à leur fonctionnement à ce qu'à prévu le constructeur pour le modèle considéré. Toute liberté est laissée en ce qui concerne le verre de protection du phare, le réflecteur et les ampoules. Les phares supplémentaires sont autorisés à condition de ne pas dépasser un total de 8 phares (non compris les lanternes ou feux de position) et à condition que ce total soit pair. Ils pourront au besoin être montés par encastrement dans l'avant de la carrosserie ou dans la calandre, mais les ouvertures qui y seraient pratiquées à cet effet devraient être complètement obturées par les phares.

Le montage d'un phare de recul est autorisé, au besoin par encastrement dans la carrosserie, à condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesse est sur la position "marche AR" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

Le règlement particulier d'une épreuve pourra apporter des dérogations aux prescriptions ci-dessus.

5.9. RÉSERVOIRS DE CARBURANT

La capacité totale des réservoirs de carburant ne doit pas excéder les limites suivantes :

Voitures jusqu'à 700 cc de cylindrée-moteur : 60 l				
Voitures de	700 cc à 1.000 cc	de cylindrée-moteur	:	70 l
" "	1.000 cc à 1.300 cc	" " "	:	80 l
" "	1.300 cc à 1.600 cc	" " "	:	90 l
" "	1.600 cc à 2.000 cc	" " "	:	100 l
" "	2.000 cc à 2.500 cc	" " "	:	110 l
Voitures au-dessus de	2.500 cc	" " "	:	120 l

Le réservoir peut-être remplacé par un réservoir de sécurité homologué par la FIA (spécification FT3). Dans ce cas il pourra être placé à l'intérieur du compartiment à bagages, mais un office d'évacuation d'essence, éventuellement répandue dans ce compartiment doit être prévu.

Si le réservoir d'origine est conservé, son emplacement ne pourra être modifié que selon l'Art. (Voir "Prescriptions Générales").

L'emplacement et la dimension de l'orifice de remplissage ainsi que du bouchon de fermeture peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre une fuite de carburant vers un des compartiments intérieurs de la voiture.

L'utilisation d'un réservoir de carburant de capacité accrue pourra être autorisée par l'ACN avec accord de la FIA pour des épreuves organisées dans des conditions géographiques spéciales (parcours en pays désertique ou tropical par exemple).

5.10. ÉQUIPEMENT OPTIONNEL POUVANT ETRE HOMOLOGUÉ SANS MINIMUM DE PRODUCTION

(Ces prescriptions figureront au Règlement d'Homologation).

- un rapport de boîte de vitesses,
- deux rapports de couple final,
- biellettes de direction,
- arbres et joints de transmission,
- un rapport de direction,
- éléments de suspension, essieux renforcés, servo-direction (si dans ce cas cela n'implique pas plus de 2 rapports de direction homologués pour la même voiture),
- freins, étriers de freins, systèmes de refroidissement de freins, répartiteurs de freinage,
- réservoirs à carburant,
- amortisseur de direction.

RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE AU GROUPE "B"

1. DÉFINITION

Voitures de Grand Tourisme.

2. FABRICATION MINIMALE ET NOMBRE DE PLACES

Ces voitures devront avoir été fabriquées à au moins 200 exemplaires identiques en 12 mois consécutifs et comporter au moins 2 places.

3. MONTAGES ET MODIFICATIONS AUTORISÉS

Tous ceux et toutes celles permis pour le groupe "A", augmentés ou modifiés comme suit :

4. POIDS ET DIMENSIONS DES VOITURES

POIDS

Les voitures des Groupes "B" sont soumises aux échelles suivantes de poids minimum en fonction de la cylindrée :

Jusqu'à	1 000 cm^3	580 kg
	1 300	675
	1 600	750
	2 000	820
	2 500	890
	3 000	960
	4 000	1 100
	5 000	1 235
au-dessus de	5 000	1 300

DIMENSIONS INTÉRIEURES : (Ces prescriptions figureront au Règlement d'Homologation).

Dimensions intérieures minimales :

hauteur = B = 82 cm

largeur = C = 110 cm

5. MONTAGES ET MODIFICATIONS AUTORISÉS

Accessoires du moteur :

- **Lubrification** : même texte que pour le Groupe A.

En outre, il sera possible d'homologuer, sans minimum de production, un dispositif de graissage par carter sec. (Cette dernière prescription figurera au Règlement d'Homologation).

Roues et pneumatiques :

Même texte que pour le Groupe A, sauf les largeurs qui doivent être les suivantes :

Jusqu'à	1 000 cm^3	8"
	1 300	8,5
	1 600	9
	2 000	10
	3 000	11
	4 000	12
	5 000	13
au-dessus de	5 000	14

6. ÉQUIPEMENT OPTIONNEL POUVANT ETRE HOMOLOGUÉ SANS MINIMUM DE PRODUCTION

(Cette prescription figurera au Règlement d'Homologation).

Ajouter à la liste prévue pour le Groupe A :

- graissage moteur par carter sec.

CLASSIFICATION AND DEFINITIONS

1. CLASSIFICATION

1.1. CATEGORIES AND GROUPS

The cars used in competition shall be divided up into the following categories and groups :

Category I : Group N : Large scale series production touring cars.
Group A : Large scale production.
Group B : Series-production grand touring cars.

Category II : Group C : Sports cars.
Group D : International Formula Racing cars.
Group E : Formula libre racing cars.

1.2. CUBIC CAPACITY CLASSES

The cars will be devided up into the following 15 classes according to their cubic capacity.

1.	Cylinder-capacity	inferior	or	equal	to	500cc.		
2.	Cylinder-capacity	exceeding		500cc	and	inferior	or	equal to 600cc
3.	"	"	"	600cc	"	"	"	" 700cc
4.	"	"	"	700cc	"	"	"	" 850cc
5.	"	"	"	850cc	"	"	"	" 1.000cc
6.	"	"	"	1.000cc	"	"	"	" 1.150cc
7.	"	"	"	1.150cc	"	"	"	" 1.300cc
8.	"	"	"	1.300cc	"	"	"	" 1.600cc
9.	"	"	"	1.600cc	"	"	"	" 2.000cc
10.	"	"	"	2.000cc	"	"	"	" 2.500cc
11.	"	"	"	2.500cc	"	"	"	" 3.000cc
12.	"	"	"	3.000cc	"	"	"	" 4.000cc
13.	"	"	"	4.000cc	"	"	"	" 5.000cc
14.	"	"	"	5.000cc	"	"	"	" 6.000cc
15.	"	"	over	6.000cc				

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of events, the organisers are not bound to include all the above-mentioned classes in the Supplementary Regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their events.

No class can be subdivised.

2. DEFINITION

2.1. GENERAL CONDITIONS

2.1.1. Production cars (category I) :

Cars of which the production of a certain number of identical examples (see definition of this word hereinafter) within a certain period of time has been verified at the request of the manufacturer, and which are destined for normal sale to the public (see this expression).

2.1.2. Competition cars (Category II) :

Cars built as single examples and destined solely for competition.

2.1.3. Identical cars :

Cars belonging to the same production series and which have the same bodywork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in case of a monocoque construction).

2.1.4. Model of car :

Car belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and external general lines of the bodywork and by an identical mechanical construction of the engine and the transmission to the wheels.

2.1.5. Normal sale :

Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.

2.1.6. Homologation :

Is the official certification made by the FIA/FISA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Groups N, A or B of these regulations. Application for homologation shall be submitted to the FIA/FISA by the ACN of the country in which the vehicle is manufactured and shall entail the drawing up of a homologation form (see below). It must be established in accordance with the special regulations called "Regulations for homologation", laid down by the FIA/FISA. Homologation of a series-producted car will become null and void 5 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (series-production under 10 % of the minimum production of the group considered).

The homologation of a model may be only valid for a single group N or B.

The change to Group N of a model already homologated in Group B cancels the first homologation.

Cars homologated in Group N are also automatically homologated in Group A.

2.1.7. Homologation forms :

All cars recognised by the FIA/FISA shall be the subject of a descriptive form called homologation form on which shall be entered all data enabling identification of the said model.
This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer. According to the group in which the competitors race, the modification limits allowed in international competition for this series are stated in Appendix J.

The presentation of the forms at scrutineering and/or at the start may be required by the organizers who will be entitled to refuse the participation of the entrant in the event in case of non-presentation.
In case of any doubt remaining after the checking of a model of car against its homologation form, the scrutineers should refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.
In case of lack of enough accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionnaire. It will be up to the competitor to obtain the homologation form and, if need be, the additional forms concerning his car from the ACN of the manufacturing country of the vehicle , or from the FIA/FISA.

2.1.8. Mechanical components :

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking as well as all accessories whether moving or not which are necessary for their normal working.

2.2. DIMENSIONS

Perimeter of the car seen from above :

The car as presented on the starting grid for the event in question.

2.3. ENGINE

2.3.1. Supercharging :

Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever.

The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging (See Article General Prescriptions for Groups N, A, B).

2.3.2. Cylinder block :

The crankcase and the cylinders.

2.3.3. Intake manifold :

Part collecting the air-fuel mixture from the carburettor(s), and extending to the entrance ports of the cylinder head, in the case of a carburettor induction system, and the part collecting the air from the air intake control device and extending to the ports on the cylinderhead, in the case of an injection intake system.

Part collecting the air at the air filter outlet and extending to the cylinderhead entrance ports in the case of a diesel engine.

2.3.4. Exhaust manifold :

Part collecting together the gases from the cylinderhead and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.

2.4. RUNNING GEAR

2.4.1. Wheel :

Flange and rim : by complete wheel is meant flange, rim and tyre.

2.4.2. Friction surface of the brakes :

Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.

2.5. CHASSIS - BODYWORK

2.5.1. Chassis :

The over-all structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork includind any structural part of the said structure.

2.5.2. **Bodywork :**

- **externally** : all the entirely suspended part of the car licked by the airstream.

- **internally** : cockpit and boot.

Bodywork is differentiated as follows :

1) completely closed bodywork
2) completely open bodywork
3) convertible bodywork with a hood in either supple (drop-head) or rigid (hard-top) material.

2.5.3. **Seat :**

The two surfaces making up the seat cushion and seatback or backrest.

Seatback or backrest :

Surface measured upwards from the bottom of a normally seated person's spine.

Seat cushion :

Surface measured from the bottom of the same person's spine towards the front.

2.6. **ELECTRICAL SYSTEM**

Headlight . any signal the focus of which creates an in-depth luminous beam directed towards the front.

2.7. **FUEL**

Fuel tank : any container holding fuel likely to flow by any means whatsoever towards the main tank or the engine.

GENERAL PRESCRIPTIONS FOR N, A, B

N.B. Up to now only the prescriptions concerning the equivalences between the different types of engine have been fixed.

A) EQUIVALENCE FORMULA IN THE CASE OF SUPERCHARGING

The nominal cubic capacity will be multiplied by a 1·4 coefficient and the car will pass into the class corresponding to the fictive volume resulting from this multiplication. The car will always be treated as if its increased cubic capacity was its true one. This is especially valid for its classification per cubic capacity class, its interior dimensions, its minimum number of seats etc. . .

N.B. : The FISA reserves its right to change the supercharging coefficient(s) as from January 1st 1987.

B) EQUIVALENCE FORMULA, BETWEEN RECIPROCATING PISTON AND ROTARY ENGINES

(of the type covered by the NSU Wankel patents)

The cubic capacity equivalent is twice the volume determined between the maximum and minimum capacity of the combustion chamber.

C) EQUIVALENCE FORMULA BETWEEN RECIPROCATING PISTON AND TURBINE ENGINES

This formula is the following :

$$C = \frac{S\,((3.10 \times T) - 7.63)}{0.09625}$$

S = High pressure nozzle area - expressed in square centimetres by which is meant the area of the air-flow at the exit from the stator blades (or at the exit from the first stage if the stator has several stages). Measurement is done by taking the minimum area between the fixed blades of the high pressure turbine first stage. In cases where the first stage turbine stator blades are adjustable, they will open to their greatest extent to present the greatest area for the determination of area S.

The area of the high pressure nozzle is thus the product of the height (expressed in cm) by the width (expressed in cm) and by the number of vane spaces.

R = The pressure ratio, ie, the ratio of the compressor of the turbine engine. It is obtained by multiplying together the value for each stage of the compressor, as indicated hereafter :

Subsonic axial compressor : 1.15 per stage
Trans-sonic axial compressor : 1.5 per stage
Radial compressor : 4.25 per stage

Thus a compressor with one radial and six axial subsonic stages will be designated to have a pressure of :

$4.25 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15$ or 4.25×1.15^6

C = Equivalent cubic capacity for reciprocating piston engines expressed in cm^3.

D) EQUIVALENCES BETWEEN RECIPROCATING PISTON ENGINES AND NEW TYPES OF ENGINES

The FISA reserves itself the right to make modifications on the basis of comparisons established between classic engines and new types of engines, by giving a two year notice from the 1st January following the decision taken.

SPECIFIC REGULATIONS FOR GROUP "N"

1. DEFINITION

Large scale series production touring cars.

2. MINIMUM PRODUCTION

At least 5 000 identical examples must have been produced in 12 consecutive months and homologated by the FISA in Group "N".

3. NUMBER OF SEATS

Cars must have at least 4 seats, in accordance with the dimensions defined for Group "N".

4. MODIFICATIONS AND ADJUNCTIONS ALLOWED OR OBLIGATORY

All modifications which are not allowed by the present regulations are expressly forbidden.

The only work which may be carried on the car is that necessary for its normal servicing, or for the replacement of parts worn through use or accident. The limits of the modifications and fittings allowed are specified hereinafter. Apart from these, any part worn through use or accident can only be replaced by an original part identical to the damaged one.

The cars must be strictly series production models identifiable by the basic homologation form data.

5. MINIMUM WEIGHTS

Cars must have at least the weights appearing on the homologation form plus the weight of the safety devices.

6.

6.1 ENGINE

The accelerator cable may be replaced or doubled by another one regardless of whether it comes from the manufacturer or not.

- **Ignition** : make and type of plugs are free as are rev-limiters and high tension cables.
- **Cooling system** : the thermostat is free as is the control system and the temperature at which the fan cuts in. Locking system for the radiator cap is free.

6.2. TRANSMISSION

- **Clutch** : linings are free as well as their method of functioning.

6.3. SUSPENSION

- **Shock absorbers** : free, provided that the working principle, the mounting points, the dimensions (exterior diameter) and the position of the spring angle are retained.
  For Mc Pherson type suspensions, the original sleeve of the torque strut must be kept.

6.4. RUNNING GEAR

The rims must be those homologated by the manufacturer. The dimensions of the tyres must be those laid down by the manufacturer and must appear on the homologation form.

6.5. BRAKING SYSTEM

Brake linings are free, as well as their mountings (riveted, stuck, etc.) provided that the contact surface of the brakes is not increased.

Protection plates may be dismantled or bent.

In the case of a car fitted with servo-assisted brakes, this device may be disconnected.

6.6. BODYWORK

6.6.1. Exterior : hubcaps must be removed.

- Protective headlight covers may be fitted provided that their only function is to cover the glass, and that they have no influence on the car's aerodynamics.

- Underbody protection may be fitted during rallies.

- Any locking system may be used for the cap of the petrol tank.

6.6.2. Passenger space :

- All accessories which have no effect on the vehicle's behaviour are allowed without restrictions, such as those concerning the aesthetics or interior comfort (lighting, heating, radio, etc.), on the express condition that they do not influence, even in a secondary manner, the efficiency of the engine, steering, strength, transmission, braking, or road-holding.

- All the controls must be those provided by the manufacturer and they must retain their original function but they can be worked on to make them more accessible or more easily useable ; for example, the addition of an extension to the handbrake lever, of an additional flange to the brake pedal, etc. . .).

- The following is allowed in particular :

  1) **Additional measuring instruments, counters, etc. . .** may be freely installed, provided that their fitting is not likely to create any dangers.

  2) **The horn** may be changed or an additional one for the passenger's use added.

  3) **A fly-off handbrake** is allowed.

  4) Seat supports may be modified, and all kinds of seat-covers may be added including those creating bucket seats.

  5) Bucket seats are allowed provided that they have at least the same minimum weight as the original seats.

  6) Additional compartments may be added to the glove compartment as well as additional pockets to the doors.

  7) Steering wheel is free.

6.7. ELECTRICAL SYSTEM

- **Battery** : the make, capacity, and battery cables free. The tension and the site of the battery must be retained.

– **Generator** : may be replaced by a more powerful one (watts). A dynamo may not be replaced by an alternator and vice-versa.

– **Lighting system** :

Additional headlights including the corresponding relays are allowed, provided that the total does not exceed six (tail and parking lights not included). They may not be housed within the bodywork.

Headlights and other exterior lights must always exist in pairs. The following is considered as a headlight : any optical device which creates an in-depth beam directed towards the front (headlight, long distance headlight, foglamp).

A reversing light may be fitted provided it can only be used when the gear lever is in the "reverse" position, and provided that the police regulations on this subject are observed.

– Fuses may be added to the electrical system.

SPECIFIC REGULATIONS FOR GROUP A

1. DEFINITIONS

GROUP A

Large scale series production cars.

2. MINIMUM PRODUCTION

At least 5 000 identical examples of the touring car must have been manufactured in 12 consecutive months.

3. NUMBER OF SEATS

The touring cars must have 4 seats minimum.

4. WEIGHTS AND DIMENSIONS OF THE CARS

4.1. WEIGHTS

Group A cars are subject to the following scale of minimum weights in relation to their cubic capacity.

up to	1 000 cm^3	620 kg
	1 300	720
	1 600	800
	2 000	880
	2 500	960
	3 000	1 035
	4 000	1 185
	5 000	1 325
over	5 000	1 400

The weights are those of the cars in racing trim (according to the prescriptions Gr N to B, Art.) but including the safety equipment defined in Article 253.

The weight of the car may be made up by one or more blocks of ballast incorporated into the material of the car, provided that they are solid and unitary, fixed with tools and to which seals can be affixed if the scrutineers deem it necessary.

A spare wheel may be used as ballast under the conditions mentioned before.

4.2. INTERIOR DIMENSIONS

(These prescriptions will appear in the homologation regulations). Dimensions to be checked for Group A are :

B : height above front seats (measured parallel to the tilt of the seat back towards the rear : maximum tilt 15°).

C : front seats'width.

D : height above rear seats (measured under the same conditions as B).

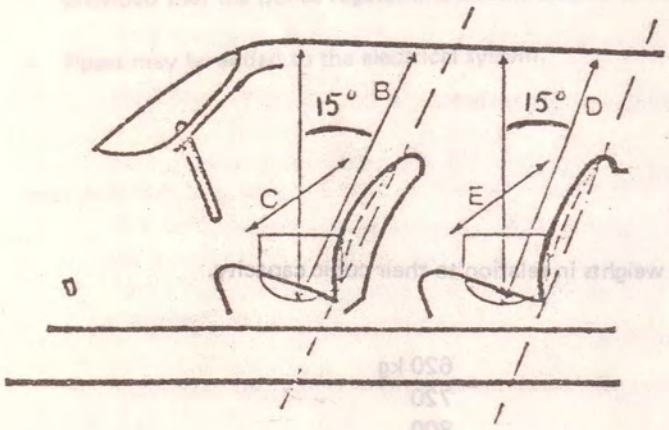
F : distance from the centre of the steering wheel to the brake pedal. If the steering is adjustable, it must be in the median position.

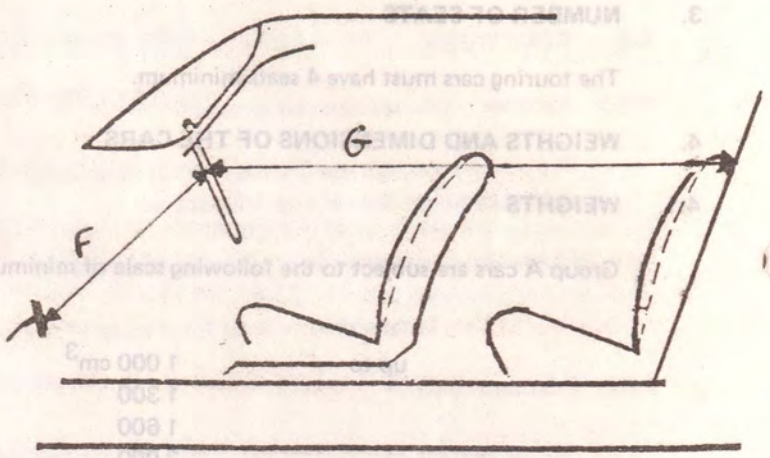
G : length from the centre of the steering wheel to the rear seat bulkhead (measured horizontally).

H = F + G.

The minimum dimensions are as follows.

	B	C	D	E	H
up to 2 000 cc	88	110	88	110	200
over 2 000 cc	93	120	93	120	210





5. MODIFICATIONS AND ADJUNCTIONS ALLOWED

GENERAL CONDITIONS

The original mechanical parts having undergone all the normal machining operations laid down by the manufacturer for series production, except those which may be freely replaced according to the present article, may be subjected to all tuning operations through finishing, scraping but not replacement. In other words provided that the origin of the series production part may always be established, its shape may be ground, balanced, adjusted, reduced or modified through machining.

However, the modifications defined by the above paragraph are allowed on condition that :

- the weights and dimensions mentioned on the homologation form are respected.
- the manufacturing tolerances on the scale hereinafter are not exceeded (see Article).
- Adjunction of material : any adjunction of material is forbidden unless it is specifically allowed by an article in these regulations.

5.1. ENGINE

- Cylinder block :

A rebore of 0.6 mm maximum is allowed in relation to the original bore without this leading to the cubic capacity class limit being exceeded. The resleeving of the engine is allowed within the same conditions as for reboring.

Planing of the cylinderblock is allowed.

- Cylinderhead : planing authorized.

– **Volumetric ratio** : free.

– **Cylinderhead gasket** : free.

– **Pistons** : free as well as the segments, gudgeon pins and their securing mechanism.

Connecting rods, crankshaft : besides the modifications laid down in the paragraph "General Conditions" above, the original crankshaft and connecting rods may receive chemical or heat treatment different to that laid down for series production parts.

– **Bearings** : make and material are free ; they must however retain their original type and dimensions.

– **Flywheel** : it may be modified in accordance with the above paragraph "General Conditions" provided that the original flywheel may still be identified.

Fuel feed :

Carburettor(s) parts or fuel injection pump parts regulating the quantity of fuel reaching the engine may be changed, provided they have no influence on air admission.

Anti-pollution elements may be removed provided that this does not lead to an increase in the quantity of air admitted.

Provided that the original air filter box is retained it may be modified and in particular, the filter may be removed. An additional air filter may be fitted.

Fuel pump(s) are free provided that they are not installed in the cockpit. Should this be an original fitting, the pump may remain in place, but must be well protected.

The accelerator cable may be replaced or doubled by another whether or not it is supplied by the manufacturer.

Camshaft(s) : free (except the number and number of bearings). Timing is free.

– **Valves** : the material and the shape of the valves are free, but their characteristic dimensions (mentioned on the homologation form) must be retained (including the respective angles of the valves' axis). Maximum valve lift must be maintained, with a tolerance of ± 0.3 mm.

The cups, cotters and guides (even if they do not exist as original parts) are not subject to any restrictions. Shims may be added under the springs.

– **Rocker arms and tappets** : they may be modified in accordance with the paragraph "General Conditions" above, provided that their dimensions are maintained.

Ignition : Ignition coil, condenser, distributor, regulator and plugs are free, subject to the ignition system remaining the same as provided by the manufacturer for the model concerned.

The fitting of an electronic ignition system, even without a mechanical interrupter, is allowed on series-production cars provided no mechanical part other than those mentioned hereabove is modified or replaced.

– **Cooling** : the radiator and its fixation are free provided the original fitting on the car is retained as are the lines linking it to the engine.
A radiator screen may be fitted.

Thermostat is free. The cooling fan/turbine for aircooled engines is free.

The fitting of a water catch tank is allowed. The radiator cap may be locked.

Lubrication : radiator, oil/water exchanger lines, sump filter, are free.

However, the fitting of an oil radiator outside the bodywork is only allowed below the horizontal plane passing through the hub in such a way that it does not protrude beyond the general perimeter of the car seen from above as it stands on the starting line. Fitting and oil radiator in this manner does not allow the addition of an enveloping aerodynamic structure.

Oil pressure may be increased by changing the discharge valve spring.

Engine - Suspension - Angle and position :

Supports are free provided that the angle and position of the engine within its compartment are not modified.

Exhaust : below the exhaust manifold exit the exhaust is free provided that the sound levels in the country(ies) crossed are not exceeded if it is an event on open roads. The exhaust exit must be outside the car's perimeter.

For cars with turbocharged engines the exhaust manifold can only be modified after the turbocharger.

— **Driving pullies and belts for ancillary motors :**

May not be removed but their material and dimensions are free.

Gaskets : free.

Engine : springs : free, but they must however retain their original working principle.

5.2. TRANSMISSION

Clutch : the clutch and its mechanism are free provided that it has the same number of plates as the series production item, that the original housing is retained, and the type of clutch operation as fitted in series production is not modified in any way.

Gearbox : the homologation, without a production minimum, of a combination of ratios in relation to the original one is allowed. (Same number of speeds as the original. Synchronization system is free). (This prescription will appear in the homologation regulations).

An additional lubrification and oil cooling device is allowed (circulation pump, radiator, and air intakes situated under the car), but the original lubrication principle must be retained.

— **Final drive and differential :**

The homologation without a production minimum, of two additional final drive ratios to the original one is allowed. (This prescription will appear in the homologation regulations).

A limited-slip differential is allowed provided that it can be fitted into the original housing without any modification other than those laid down in the above paragraph "General Conditions". The original differential may also be blocked.

The original lubricating principle for the rear axle must be retained. However an additional lubricating and oil cooling device is allowed (circulation pump, radiator, and air intakes situated under the car).

Drive shafts and drive to the wheels : may be homologated without production minimum. This prescription will appear in the homologation regulations.

5.3. SUSPENSION

Strengthening by the adjunction of material, of the mounting points and existing suspension parts, the running gear and all the suspension parts is allowed.

Anti-roll bar : may be removed. Anti-roll bars may be homologated without a production minimum even if they are not supplied with the original suspension. This prescription will appear in the homologation regulations.

The joints may be of a different material from the original ones.

The material and main spring dimensions are free (but not the type). The spring seats may be made adjustable even if this includes the adjunction of material.

- **Shock Absorbers** : Make and type are free, but not their number, nor their system of operation nor the supports. If in order to change the damping element of a Mc Pherson suspension, it is necessary to replace the entire Mc Pherson strut, the replacement part must be mechanically identical to the original one, except for the damping element, and the spring cup.
  In this case, suspension geometry must remain unchanged, and the characteristic angles of the suspension and the wheel must continue to correspond to the original ones, it being understood that the possibilities of adjustment for the homologated model may be used.

5.4. WHEELS AND TYRES

Complete wheels (complete wheel = flange + rim + tyre) are free provided that they may be housed within the original bodywork.

In no case should the width of the complete wheel in relation to the cubic capacity of the car, exceed the following :

up to	1 000 cm^3	7.0"
	1 300	7.5
	1 600	8.0
	2 000	9.0
	3 000	10.0
	4 000	11.0
	5 000	12.0
over	5 000	13.0

The rim diameter may be increased or reduced by up to 2" in relation to the original dimensions.

5.5. BRAKING SYSTEM

May be homologated without a production minimum.
(Drum brakes may thus be replaced by discs). (This prescription will appear in the homologation regulations).

Brake linings :

Material and mounting method (riveted or stuck) are free provided that there is no increase in the rubbing surface.

Servo brakes and braking force adjusters (pressure limiters) :

They may be disconnected but not removed. The adjusting device is free. They may be homologated without a production minimum. (This last prescription will appear in the homologation regulations).

Cooling of brakes :

Front brakes : Protection shields of homologated brakes may be modified or removed but material may not be added.

Flexible pipes to channel air to brakes are allowed, but the interior diameter of each pipe must not exceed 10 cm.

The air pipes may only protrude beyond the front of the car below the bumper.

The power system may be disconnected.

5.6. STEERING

An additional ratio to the original one may be homologated without a production minimum. The assistance may be suppressed. (This prescription will appear in the homologation regulations).

5.7. BODYWORK - CHASSIS

5.7.1. Lightening and reinforcements :

Strenghtening of the suspended part is allowed provided that the material used follows the original shape and is in contact with it.

Braces for the suspension may be fitted.

Insulating material may be removed from under the car floor, from the engine compartment, the luggage boot, and the wheel arches.

Nuts and bolts : may be freely replaced and may have any kind of locking device.

5.7.2. Exterior :

Bumpers : Overriders may be removed.

Hub-caps and wheel embellishers : hub-caps may be removed. Wheel embellishers must be removed.

Windscreen wipers : motor, position, number of blades and mechanism are free, but the windscreen wiper must not be removed.
External decorative strips may be removed.
Jacking points may be strengthened, moved, and increased in number.

Headlight covers may be fitted provided their sole aim is to protect the headlight glass and that they have no effect on the car's aerodynamics.

Taking into account the different police regulations in each country registration plates locations are free.

Additional safety fastenings for the windscreen may be fitted provided they do not improve the aerodynamic qualities of the car.
The fitting of underbody protection is allowed in rallies only.

5.7.3. COCKPIT

Seats : seats and their mountings are free, but they must include a headrest.

The front seats may be moved backwards but not beyond the vertical plane defined by the front edge of the original rear seat.

The passengers'seats may be moved backwards but not beyond the vertical plane defined by the front edge of the original rear seat.

The passenger's seat may be removed as well as the rear seats (including their backrests).

Should the fuel tank be installed in the boot and the rear seats removed, a fireproof bulkhead must separate the cockpit from the fuel tank.

Dash board : standard, however the trimings situated below this and which are not a part of it may be removed.

Doors : The following is allowed :

- the removal of soundproofing material provided that this does not modify the shape of the doors.

- the replacement of electric winders by manual ones.

Roof : padding and insulating material may be removed provided that the shape of the ceiling is not modified.

Floor : insulating and padding materials may be removed. Carpets are free and may thus be removed.

Other padding and soundproofing materials may be removed.

Heating system :

- The original heating equipment may however, be replaced by another also provided by the manufacturer, and mentioned in his catalogue as supplied on demand.

Air-conditioning : may be added or removed but heating must be assured.

Steering wheel : free, the anti-theft device may be removed.

A rollbar may be fitted (see paragraph).

The steering can be on either the right or left provided that it is a question of a simple inversion of the driving wheels control, laid down and supplied by the manufacturer without any other mechanical modifications except those made necessary by the inversion.

ADDITIONAL ACCESSORIES

All those which have no influence on the car's behaviour are allowed for example, equipment which improves the aesthetics or comfort of the car interior (lighting, heating, radio, etc. . .).
In no case can these accessories increase the engine power or influence the steering, transmission, brakes, or road-holding even in an indirect fashion. All controls must retain the role laid down for them by the manufacturer. They may be adapted to facilitate their use and accessibility, for example a longer handbrake lever, an additional flange on the brake pedal etc. . .

The following is allowed :

1) The original windscreen may be replaced by a laminated windscreen with de-frosting equipment incorporated.

2) Instruments such as speedometers etc. may be installed or replaced without this causing any risks.

3) The horn may be changed or an additional one added, within reach of the passenger.

4) Circuit breakers may be freely changed vis-a-vis their use, position, or number in the case of additional accessories.

5) A "fly-off" hand brake may be installed.

6) Spare wheel(s) is/are not compulsory. However if there is/are any, it/they must be securely fixed, and not installed in the space reserved for the driver and front passenger (if he/she is on board).

No exterior modification of the bodywork must result from its/their installation.

7) Additional compartments may be added to the glove compartment and additional pockets in the doors provided they use the original pannels.

8) Insulating material may be added to the existing bulkheads to protect the passengers from fire.

5.8. ELECTRICAL SYSTEM

The nominal voltage of the electrical system must be retained.

The addition of relays and fuses to the electrical circuit is allowed as is the lengthening or addition of electric cables.

Electric cables and their sleeves are free.

Battery : the make and capacity of the battery are free.
The battery must be securely fixed and covered to avoid any short circuiting and leaks. Its location is free ; however it must not be placed in the cockpit.

Generator and voltage regulator : free.

Lighting - Indicating :

All lighting and signalling devices must comply with the legal requirements of the country of the event or with the Convention on international road traffic.

Taking this comment into account the location of the indicators and parking lights may be modified. The make of the lighting devices is free.

Lighting devices which are part of the standard equipment must be those foreseen by the manufacturer and must comply where their functioning is concerned with what the manufacturer has foreseen for the model in question.

Freedom is granted with regard to the frontal glass, the reflector and the bulbs. The mounting of additional headlights is authorised provided that a total of 8 is not exceeded (parking lights and side lights not included) and provided that the total is an even one.

They may, if necessary, be fitted into the front part of the coachwork or into the radiator grille, but such openings as needed in this case must be completely filled by the additional headlights. The fitting of a reverse-light is authorised, if necessary by embedding it into the coachwork, but provided it will only switch on when the reverse-gear is engaged and provided the police regulations are respected.

The Supplementary Regulations of an event may give waivers to the above mentioned prescriptions.

5.9. FUEL TANKS

The total capacity of the fuel tanks must not exceed the following limits.

Cars up to	700 cc of engine	cylinder capacity	:	60 l
Cars from	700 cc to 1.000 cc	" "	:	70 l
" "	1.000 cc to 1.300 cc	" "	:	80 l
" "	1.300 cc to 1.600 cc	" "	:	90 l
" "	1.600 cc to 2.000 cc	" "	:	100 l
" "	2.000 cc to 2.500 cc	" "	:	110 l
Cars over	2.500 cc	" "	:	120 l

The fuel tank may be replaced by a safety tank homologated by the FIA (Specification FT 3). In this case it may be placed inside the luggage compartment but an outlet for fuel accidentally spilt in this compartment must be provided.

If the original fuel tank is retained its position may only be modified according to Art. (see General Prescriptions).

The location and dimensions of the filler orifice as well as those of the filling cap may be changed, provided the new fitting does not protrude beyond the coachwork line and provides against fuel leakage into the inside compartments of the car.

The use of an increased capacity fuel tank may be allowed by the ACN with the agreement of the FIA for events organized under special geographical conditions (desert or tropical routes for example).

5.10. OPTIONAL EQUIPMENT WHICH MAY BE HOMOLOGATED WITHOUT A PRODUCTION MINIMUM

(These prescriptions will appear in the Homologation Regulations).

- a gearbox ratio,
- two final drive ratios,
- steering links,
- drive shafts and joints,
- a steering ratio,
- reinforced suspension parts and axles,
- assisted steering (if in this case, this does not involve more than 2 steering ratios homologated for the same car).
- brakes, calipers, brake cooling systems,
- fuel tanks,
- steering damper.

SPECIFIC REGULATIONS FOR GROUP "B"

1. **DEFINITION**

Grand Touring Cars.

2. **PRODUCTION MINIMUM AND NUMBER OF SEATS**

At least 200 identical examples (minimum 2 seats) of these cars must have been manufactured in 12 consecutive months.

3. **FITTINGS AND MODIFICATIONS ALLOWED**

All those allowed for Group A plus the following modifications.

4. **WEIGHTS AND DIMENSIONS OF THE CARS**

Weights :

Group B cars - in both rallies and circuit races - are subjected to the following minimum weight scale in relation to their cubic capacity.

up to	1 000 cm^3	580 kg
	1 300	675
	1 600	750
	2 000	820
	2 500	890
	3 000	960
	4 000	1 100
	5 000	1 235
above	5 000	1 300

INTERIOR DIMENSIONS : (These prescriptions will appear in the homologation regulations)

Minimum interior dimensions :

height = B = 82 cm

width = C = 110 cm

5. **FITTINGS AND MODIFICATIONS ALLOWED**

Engine accessories :

– **Lubrication :** same text as for Group A

As well as this it will be possible to homologate dry sump lubrication without a production minimum.
(This last prescription will appear in the homologation regulations).

Wheels and Tyres :

Same text as for Group A, except for the widths which will be the following :

up to	1 000 cm^3	8"
	1 300	8,5
	1 600	9
	2 000	10
	3 000	11
	4 000	12
	5 000	13
above	5 000	14

6. OPTIONAL EQUIPMENT WHICH MAY BE HOMOLOGATED WITHOUT A PRODUCTION MINIMUM

(This prescription will appear in the homologation regulations)

Add to the Group A list :

- dry sump lubrication.

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION

ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST

Valable à partir du — Valid as from 1/9/80

(GB) GRANDE-BRETAGNE

FORD

5692	Fiesta 1,3 l	6/5V	Roue - Pédalier de freins
5656	Fiesta 1,1 l	13/9V	Couple conique - Suspension
5442	Escort Sport	10/6V	Lubrification par carter sec - Freins - Rapports de pont (Gr 2).

(I) ITALIE

FIAT

5716	Ritmo 75 L	26/23V	Rapports de B.V.

(PL) POLOGNE

FSO

5557	125 P - 1 500	7/5V	Moteur - Siège - Rapports de B.V.

Valable à partir du — Valid as from 1/10/80

(D) ALLEMAGNE FÉD.

DAIMLER-BENZ

661	450 SLC	6/5V	Freins

AUDI

5774	80 GLE	3/2E	Errata : 2ème B.V.
		4/3E	Errata : moteur

PORSCHE

3076	Turbo	8/4V	Roue - Radiateur - Échappement

OPEL

5729	V - Car	13/12V	Roue 7"
666	Ascona 400	23/20V	Freins
		24/21V	Freins
		25/22V	Suspension

VW

5731	17 Golf - Inj.	29/09E	Errata : moteur
5734	53 Scirocco - Inj.	26/10E	Errata : moteur
5802	Jetta - 16 Inj.	04/01E	Errata : moteur

BMW

5711	323 I	6/5V	Lubrification par carter sec. Réservoir (Gr 2)
5691	320/6	5/4V	Lubrification par carter sec. Réservoir (Gr 2)
5620	320-318	28/5E	Erratum : spoiler AR

(E) ESPAGNE

SEAT

5775	Ritmo 75 CL	1/1V	Rapports de pont et de B.V.
		2/2V	Carrosserie - Rapports de B.V. et de pont - Boîte de vitesses - Roue

(F) FRANCE

RENAULT

669	R5 Turbo	9/9V	Lubrification par carter sec

CITROEN

5736	Visa Super	2/2V	Rapports de B.V.

(GB) GRANDE-BRETAGNE

B.L.

5779	Rover 3500	7/5V	Lubrification par carter sec - Couple conique (Gr 2)

654	TR 8	10/9V	Freins
5807	Jaguar XJS	(5343 cc)	Transfert en Groupe 1

FORD

5783	Fiesta 1.6	12/12V	Suspension - Direction - Rapports de couple final (Gr 2).

TALBOT

5788	Sunbeam TI 1.6	4/3E	Échappement

(I) ITALIE

ALFA-ROMÉO

5809	Giuletta 1.8	(1779 cc)	Homologation Gr 1
668	Alfetta Turbodelta	6/4E	Errata : Arceau - Freins

FIAT

5738	Campagnola	5/3V	Carter Moteur
5715	127 Sport 70 HP	14/9V 15/10V	Siège Amortisseurs (Gr 2)
5670	127L/1050	12/9V	Amortisseurs (Gr 2)
5414	127	13/7V	Amortisseurs (Gr 2)
5726	Racing 2000	10/9V	Carter moteur
5481	132 S	7/3V	Carter moteur
647	Abarth 131 Rally	23/21V 24/22V	Carter moteur Lubrification par carter sec
5716	Ritmo 75 L	27/4 E	Errata : Freins - Échappement
5614	128 3 P - 1100	2/2E	Errata : orifices de culasse et collecteurs

AUTOBIANCHI

5606	A 112 Abarth	13/9V	Amortisseurs (Gr 2)

(J) JAPON

NISSAN

5762	Datsun Sunny 1200	2/2V	Carrosseries - Intérieur
5782	Sylvia	6/4V	Bloc-cylindre
5684	Datsun HA 10	16/13V	Freins (Gr 2)
		17/14V	Lubrification par carter sec (Gr 2)
		18/15V	Carrosserie - Bloc-cylindre
5763	Pulsar 1400	2/2V	Carrosseries - Roue
3084	Datsun 280 Z	I/IE	Erratum : soupapes
		2/2E	Erratum : embrayage
5768	Datsun 280 Z 2 + 2	3/1E	Erratum : soupapes
		4/2E	Erratum : embrayage

TOYOTA

5755	Starlet 1200	4/1E	Carrosseries - Suspension - Moteur - Freins - Boîtes de vitesses - Roue - Échappement
		5/4V	Rapports de pont (Gr 2)
5714	Starlet KP 60	2/1E	Carrosseries - Suspension - Moteur - Freins - Roue - Boîte de vitesses
		3/2V	Rapports de pont (Gr 2)

Valable à partir de – Valid as from 1/11/80

(AUS) AUSTRALIE

GM-HOLDEN

1708	Commodore VC	(3298 cc)	Homologation Groupe 2

(F) FRANCE

CITROEN

5765	CX Reflex/Athena	3/1E	Intérieur - Voie

(D) ALLEMAGNE FÉD.

PORSCHE

3085	928 S	(4664 cc)	Homologation Groupe 3
		1/1V	Roues