

fédération internationale de l'automobile

DECEMBRE 1980

N° 154



bulletin mensuel de la fédération internationale du sport automobile

8, PLACE DE LA CONCORDE - 75008 PARIS - TÉL. : 265.34.70 - TÉLEX 29442 FIAOTO

MOTIONS VOTÉES PAR LA CONFÉRENCE PLÉNIÈRE DE LA FISA AU COURS DU DERNIER CONGRES D'OCTOBRE 1980 DE LA FIA	Pages 1/2/4/5
CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 CLARIFICATIONS DU REGLEMENT TECHNIQUE	Pages 6/7
ADDITIF AU REGLEMENT DE FORMULE 1	Page 10
CHAMPIONNAT DU MONDE DE F.1 DE LA FIA POUR 1981 NOUVEAU CALENDRIER	Page 11
CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA POUR PILOTES - REGLEMENTATION POUR 1981	Pages 12 à 15
CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS 1981	Page 20
CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1982	Page 21
REGLEMENT "GROUPE C"	Pages 23 à 26
PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES A TOUS LES CHAMPIONNATS - TROPHÉES OU COUPES DE LA FIA	Page 31
REGLEMENT SPORTIF REGLEMENTS FINANCIERS DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1981	Pages 32 et 33
REGLEMENT TECHNIQUE FORMULE 2 et FORMULE 3	Pages 36 et 37
ADDITIF AU REGLEMENT SUR LES NUMÉROS DE COMPÉTITION ET LA PUBLICITÉ SUR LES VOITURES	Page 40
LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION	Fin du Bulletin
ADDITIF CALENDRIER	Fin du Bulletin
CALENDRIER KARTING	Fin du Bulletin
CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS 1980	Fin du Bulletin

MOTIONS VOTED BY THE PLENARY CONFERENCE OF FISA DURING THE 1980 OCTOBER CONGRES OF THE FIA	Pages 1/3/4/5
FORMULA 1 TECHNICAL REGULATIONS CLARIFICATIONS FOR 1981	Pages 8/9
ADDENDUM FORMULA 1 REGULATIONS	Page 10
FIA F1 WORLD CHAMPIONSHIP FOR 1981 NEW CALENDAR	Page 11
FIA WORLD CHAMPIONSHIP FOR ENDURANCE DRIVERS REGULATIONS FOR 1981	Pages 16 à 19
1981 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS	Page 20
WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR 1982	Page 22
"GROUP C" REGULATIONS	Pages 27 à 30
GENERAL PRESCRIPTIONS APPLICABLE TO ALL FIA CHAMPIONSHIPS - TROPHIES OR CUPS	Page 31
SPORTING REGULATIONS - FINANCIAL REGULATIONS OF THE EUROPEAN F2 CHAMPIONSHIP 1981	Pages 34 et 35
FORMULA 2 AND FORMULA 3 TECHNICAL REGULATIONS	Pages 38 et 39
ADDENDUM : RULES ON COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING ON CARS	Page 40
ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST	End of the Bulletin
ADDENDUM CALENDAR	End of the Bulletin
1981 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR	End of the Bulletin
1981 CHAMPIONSHIPS CLASSIFICATION	End of the Bulletin

DECISION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA FIA - LE 10 OCTOBRE 1980

DECISION OF THE FIA GENERAL ASSEMBLY 10th OCTOBER 1980

Afin de faire appliquer et respecter dans tous les pays membres tous les règlements, les décisions et les textes issus de la FIA et de la FISA et d'assurer la continuité du Championnat du Monde des Conducteurs de la FIA 1980, l'Assemblée Générale de la FIA décide que :

Dans le cas où serait organisé un Championnat Piste de Formule 1 ou de toute autre catégorie, en concurrence avec les Championnats Officiels de la FIA, utilisant des CONDUCTEURS DES CHAMPIONNATS

MOTIONS VOTÉES PAR LA CONFÉRENCE PLÉNIÈRE DE LA FISA AU COURS DU CONGRES D'OCTOBRE 1980 DE LA FIA

— seront prises immédiatement des sanctions de suspension ou d'exclusion de toutes les compétitions de la FIA, pour le présent et l'avenir, à l'égard des talents pour violation des Art. 29 - 32 - 33 - 34 - 35 du Code Sportif International.

MOTIONS VOTED BY THE PLENARY CONFÉRENCE OF FISA DURING THE 1980 OCTOBER CONGRES OF THE FIA

se verront retirer par un Comité d'Experts Extra-Officiels de la FIA, l'exercice du droit de pouvoir interne-ment de la FIA de toutes disciplines (Art. 2 et 3 des Statuts de la FIA).

Pour les mêmes motifs, les écarts qui seraient le théâtre de telles compétitions irrégulières se verraient retirer la licence d'homologation de la FISA.

Les constructeurs qui participaient à ces compétitions internationales illégales à plusieurs titres, à savoir : soit, seraient exclus de toute compétition nationale et internationale ou instaurer des pays membres de la FIA.

Les homologations de leurs véhicules par la FISA seraient annulées et refusées à l'avenir.

FIA

PARIS - 11 OCTOBRE 1980

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE LA FIA

DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA FIA - LE 10 OCTOBRE 1980

Afin de faire appliquer et respecter dans tous les pays membres tous les règlements, les décisions et les textes légaux de la FISA et de la FIA et d'assurer la continuité du Championnat du Monde des Conducteurs de la FIA 1980, l'Assemblée Générale de la FIA décide que :

Dans le cas où serait organisé un Championnat Pirate de Formule 1 ou de toute autre appellation, en concurrence avec les Championnats Officiels de la FIA, utilisant des CONDUCTEURS, des CONCURRENTS ou des Officiels licenciés de la FIA, et pour certains d'entre eux ayant participé en 1980 au Championnat du Monde :

- seront prises immédiatement des sanctions de suspension ou d'exclusion de toutes les compétitions de la FIA, pour le présent et l'avenir, à l'égard des fautifs pour violation des Art. 59 — 123 — 125 — 151 — 152 du Code Sportif International.
- toute ASN, détentrice du pouvoir sportif confié par la FIA, qui se rendrait complice de telles illégalités, se verraient retirer, par un Comité Extraordinaire de la FIA convoqué dans les plus brefs délais, et agissant sur Mandat de l'Assemblée Générale, l'exercice du dit pouvoir, interdire la délivrance de licences internationales et la participation aux Championnats Internationaux de la FIA de toutes disciplines (Art. 4 - 5 et 6 des Statuts de la FIA).
Pour les mêmes motifs, les circuits qui seraient le théâtre de telles compétitions irrégulières se verraient retirer la licence d'homologation de la FISA.
Les constructeurs qui participeraient à ces compétitions internationales illégales à quelque titre que ce soit, seraient exclus de toute compétition nationale et internationale ou instances des pays membres de la FIA.
Les homologations de leurs véhicules par la FISA seraient annulées et refusées à l'avenir.

FIA
PARIS — 11 th OCTOBER 1980

FIA WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

DECISION OF THE FIA GENERAL ASSEMBLY 10th OCTOBER 1980

In order to have all the legal regulations, decisions and texts of the FISA and the FIA respected and applied in all the members countries and to ensure the continuity of the 1980 FIA World Championship for the FIA General Assembly decides that :

In the case of a Pirate Championship of Formula 1, or any other appellation, being organized in competition with the official FIA Championships, using DRIVERS, COMPETITORS (Drivers) or Officials licensed by the FIA, certain of them officially entered in an FIA World Championship in 1980 :

- penalties of Suspension or Exclusion from all the competitions of the FIA will be imposed immediately for the present and the future on those at fault for violation of Article 59 — 123 — 125 — 151 and 152 of the International Sporting Code.
- any ASNs, holders of the sporting power conferred by the FIA, which act as accessories to such illegalities, will be deprived, by an Extraordinary Assembly of the FIA convoked in the briefest delays, of the exercising of the said power, and will be prohibited from delivering international licences and from participation in the FIA International Championships for any disciplines (Art. 4 - 5 and 6 of the FIA Statutes).

For the same motives, circuits which host such irregular competitions will have their FISA Homologation licence withdrawn.

Manufacturers taking part in these illegal international competitions in any way whatsoever will be excluded from all national or international competitions or bodies of the FIA member countries.

The homologation of their cars by the FISA will be cancelled and refused in the future.

— MODIFICATION DE L'ARTICLE 47 DU CODE SPORTIF

(ajouter à la fin de l'Article 47)

- La Super-licence Internationale est établie et délivrée par la FISA. Elle est obligatoire pour les participants désignés par chaque Règlement des Championnats du Monde Automobile de la FIA. Elle sera délivrée aux candidats qui auront rempli et signé le bulletin d'engagement spécialement établi à cet effet. Elle est renouvelable chaque année. Sa suspension ou son retrait résultant d'une sanction excluent temporairement ou définitivement son titulaire des Championnats du Monde.

EXECUTIVE COMMITTEE

PLENARY CONFERENCE

— AMENDMENT TO ARTICLE 47 OF THE SPORTING CODE

(add to the end of Article 47)

- The International Super-licence is drawn up and issued by the FISA. It is compulsory for the participants designated by each set of regulations of the FIA World Championship for Motor-Cars. It will be issued to those candidates who have filled in and signed the entry form specially established for this. It is renewable on a yearly basis. Its suspension or withdrawal will result from a sanction excluding its holder from the World Championships on a temporary or permanent basis.

MOTION 4-1 - Changer l'article existant en :

COMITE EXECUTIF
CONFERENCE PLENIERE

CHAMPIONNATS DU MONDE DE LA FIA

Modification de l'Article 152 du Code Sportif

- En outre et indépendamment des prescriptions des articles suivants la FISA peut, sur proposition et rapport des observateurs FISA ou des Commissaires Internationaux désignés par la FISA, infliger directement une pénalité ou une amende à l'une quelconque des parties mentionnées ci-dessus.
Dans ce cas...

EXECUTIVE COMMITTEE
PLENARY CONFERENCE

FIA WORLD CHAMPIONSHIPS

Amendment of Article 152 of the Sporting Code

- As well as this and independently of the prescriptions of the following articles the FISA may, on proposal and report of the FISA observers or the International Stewards designated by the FISA, directly inflict a penalty or a fine on any of the above mentioned parties. In this case...

CLARIFICATIONS DU REGLEMENT TECHNIQUE F.1 1981

Art. 1.2 - Changer l'article existant en :

Automobile : véhicule terrestre roulant sur au moins 4 roues complètes non alignées dont au moins 2 assurent la direction et 2 au moins la propulsion.

Art. 1.12 - Ajouter cet article :

Suspension : toutes les roues en contact avec le sol/leurs axes doivent être suspendus par rapport à l'unité châssis/carrosserie par des intermédiaires de suspension (c'est-à-dire que les axes ou les roues ne doivent pas être connectés directement à l'unité châssis/carrosserie).

L'intermédiaire de suspension ne doit pas être constitué de boulons passant dans des manchons flexibles ou des montures flexibles.

Il doit y avoir mouvement indépendant entre les roues/axes et les étais/fusées donnant un débattement de suspension entre le haut et le bas supérieur à la flexibilité des attaches de montage.

Art. 3.7 - Changer l'article existant en :

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 (fixée rigidement signifie n'ayant pas de degré de liberté),
- ne doit pas être mobile par rapport à la partie entièrement suspendue de la voiture.

Tout dispositif comblant l'espace entre la carrosserie et le sol est interdit.

En aucune circonstance une partie entièrement 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 roues complètes principales ne pourra toucher le sol systématiquement et de façon permanente, à quelque moment que ce soit, la voiture étant en mouvement.

Aucune partie entièrement suspendue de la voiture ne doit toucher le sol lorsque tous les 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, et avec le moteur en marche.

Art. 11.2 - Changer l'article existant en :

- 2) La largeur maximum du pneumatique est de 18 pouces, et son diamètre maximum de 26 pouces. Ces mesures seront effectuées horizontalement au niveau de l'axe.

Art. 2.3 - Supprimer l'article existant.

Art. 3.3 - Changer l'article existant en :

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

Art. 14-1 - Changer l'article existant en :

1) Le seul carburant autorisé 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.

Dessins N° 16 et 17 :

Après "NB : Cotes en cm", ajouter : "sauf celles des roues données en pouces".

FORMULA 1 TECHNICAL REGULATIONS CLARIFICATIONS FOR 1981

Art. 1.2 - Change the existing article to :

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

Art. 1.12 - Add this article

Sprung suspension : all road wheels/axles must be suspended from the chassis/body unit by springing mediums (i.e. axles or wheels must not be connected directly to the chassis/body unit).

The springing medium must not be comprised of bolts located through flexible bushes or flexible mountings.

There must be independent movement of the axles/wheel uprights/stub axles giving suspension travel from "bump" to "droop" in excess of the flexibility of the mounting location attachments.

Art. 3.7 - Change the existing article to :

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

- must comply with the rules relating to coachwork,
- must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom),
- must remain immobile in relation to the sprung part of the car.

Any device bridging the space between the bodywork and the ground is prohibited. No entirely sprung part of the car shall be less than 6 cm from the ground, with the car in its normal racing trim, and the driver on board.

Apart from the main complete wheels, no part of the car shall systematically and/or 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 all tyres on the same side of the vehicle are deflated. If corrections of suspension height can be made while the car is in motion, the conditions defined above must be respected with the adjustment in the lowest static position usable in racing, and with the engine running.

Art. 11.2 - Change the existing article to :

2) The maximum tyre width is 18" and its maximum diameter is 26".

These measurements will be taken horizontally at axle height.

Art. 2.3 - Delete the existing article.

Art. 3.3 - Change the existing article to :

The overall maximum width of the coachwork behind the rearmost edge of the complete front wheels and in front of the centreline of the rear wheels shall not exceed 140 cm. The crushable structure is included in this width.

Art. 14.1 - Change the existing article to :

1) 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 accept 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.

CHAMPIONNAT DU MONDE DE F.1 DE LA F.I.A. POUR 1981

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.

Drawings N° 16 and 17 :

After "N. 13 dimensions in cm" add "Except those of the wheels which must be given in inches".

22 février/22nd February	GP d'Argentine/Argentinian GP	(Buenos-Aires)
15 mars/15th March	GP USA Ouest/USA West GP	(Long Beach)
12 avril/12th April	GP Afrique du Sud/South African GP	(Kyalami)
17 mai/17th May	GP de Belgique/Belgium GP	(Zolder)
31 mai/31st May	GP de Monaco/Monaco GP	(Monaco)
21 juin/21st June	GP d'Espagne/Spanish GP	(Jarama)
5 juillet/5th July	GP de France/French GP	(Dijon)
19 juillet/19th July	CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS	(Silverstone)
2 août/2nd August	GP d'Allemagne/German GP	(Hockenheim)
30 août/30th August	GP des Pays-Bas/Dutch GP	(Zandvoort)
13 septembre/13th September	GP d'Italie/Italian GP	(Monza)
27 septembre/27th September	GP du Canada/Canadian GP	(Moscow)
4 octobre/4th October	GP des USA Est/USA East GP	(Watkins Glen)

- 1 - Les travaux de sécurité exigés par la FISA n'ayant pas été exécutés à ce jour, les GP du Brésil et d'Autriche sont retirés de l'ordre.
- 2 - Le GP de SAN MARTIN DE LOS ANDES est reporté à une date ultérieure.
- 3 - Possibilité a été donnée aux GP du Canada et des Etats-Unis de se dérouler à la date.

Modification to the classification system for 1981: half the number of results plus 2 will be taken into consideration (rounded up to the higher figure).
 As the GP of Brazil and Austria have been cancelled, the GP of San Martin de los Andes and the GP of Canada will be entered as first results until further notice.
 The last race before a Grand Prix must finish at maximum 2 hours before the start of the Formula 1 race.

REGLEMENT DE FORMULE 1

FORMULA 1 REGULATIONS

L'Article 26 e est modifié comme suit

"A n'importe quel instant mais à 4 secondes minimum et 7 secondes maximum suivant l'apparition. . ."

Article 26 e is amended as follows

"At any moment but not less than 4 seconds and not more than 7 seconds after the red light comes on. . ."

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS

Article 7 I :

Modification au système de classement pour 1981 : Sera prise en considération la moitié des résultats plus deux (arrondie au chiffre supérieur), c'est-à-dire :

15 GP : 10 résultats - 14 et 13 GP, 9 résultats, 12 GP 8 résultats.

WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

Article 7 I :

Modification to the classification system for 1981 : half the number of results plus 2 will be taken into consideration (rounded up to the higher figure).
(namely : 15 GPs = 10 results - 14 and 13 GPs = 9 results - 12 GPs = 8 results).

La dernière course précédant les Grands Prix de Formule Un devrait se terminer au maximum 2 heures avant le départ de la course de F1.

The last race before a Grand Prix must finish at maximum 2 hours before the start of the Formula 1 race.

CHAMPIONNAT DU MONDE DE F.1 DE LA F.I.A. POUR 1981

F.I.A. F.1 WORLD CHAMPIONSHIP FOR 1981

NOUVEAU CALENDRIER / NEW CALENDAR

COMITE EXECUTIF DU 18 DECEMBRE 1980 / EXECUTIVE COMMITTEE OF 18th DECEMBER 1980

22 février/22nd February	GP d'Argentine/Argentinian GP	(Buenos-Aires)
15 mars/15th March	GP USA Ouest/USA West GP	(Long Beach)
12 avril/12th April	GP Afrique du Sud/South African GP	(Kyalami)
17 mai/17th May	GP de Belgique/Belgium GP	(Zolder)
31 mai/31st May	GP de Monaco/Monaco GP	(Monaco)
21 juin/21st June	GP d'Espagne/Spanish GP	(Jarama)
5 juillet/5th July	GP de France/French GP	(Dijon)
18 juillet/18th July	GP de Gde-Bretagne/British GP	(Silverstone)
2 août/2nd August	GP d'Allemagne/German GP	(Hockenheim)
30 août/30th August	GP des Pays-Bas/Dutch GP	(Zandvoort)
13 septembre/13th September	GP d'Italie/Italian GP	(Monza)
27 septembre/27th September	GP du Canada/Canadian GP	(Montreal)
4 octobre/4th October	GP des USA Est/USA East GP	(Watkins Glen)

- N.B. 1 - Les travaux de sécurité exigés par la FISA n'ayant pas été exécutés à ce jour, les GP du Brésil et d'Autriche sont retirés du Calendrier jusqu'à nouvel ordre.
- 2 - Le GP de SAN MARINO à Imola a été inscrit en Première Réserve.
- 3 - Possibilité a été donnée aux GP du Canada et des Etats-Unis Est d'échanger leur date.

=====

- N.B. 1 - As the work required for safety reasons by the FISA has not been carried out up to now, the Austrian and Brazilian GP have been withdrawn from the Calendar until further notice.
- 2 - The San Marino GP at Imola has been entered as first reserve.
- 3 - The possibility has been given to the Canadian and USA East GP to exchange their dates.

=====

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR PILOTES DE LA F.I.A.

Règlementation pour 1981

Art. 1 : But

A la fin de la saison sportive internationale de 1978, il a été décidé de créer un Championnat Mondial pour Pilotes d'Endurance afin de récompenser les pilotes les plus méritants ayant participé aux épreuves d'endurance quel que soit le type de voitures qu'ils ont conduites.

Art. 2 : Organisation

Le Championnat Mondial pour Pilotes d'Endurance sera organisé sous l'égide de la FIA par les organisateurs de différentes épreuves qui auront lieu et pour lesquelles des points seront attribués. Ces points seront attribués pour chaque épreuve internationale qui sera choisie. Ils seront additionnés et le pilote ayant accumulé le plus grand total à la fin de la saison sportive se verra attribuer le titre de vainqueur du Championnat.

Art. 3 : Éligibilité

Pilotes

Le fait même de participer aux épreuves comptant pour le Championnat Mondial permet aux pilotes de marquer des points en conformité avec l'Art. 4.

Épreuves

Les épreuves suivantes compteront pour le Championnat Mondial des Pilotes d'Endurance.

Toute course sur circuit inscrite au Calendrier de la FIA ayant une distance minimale de 800 km ou une durée minimale de 6 heures courue en une seule manche et dont les organisateurs ont fait la demande expresse pour que leurs épreuves comptent pour le Championnat, et qui ont été acceptées par le Comité Organisateur.

La course doit avoir un fonds de prix minimum garanti de 25.000 US dollars y compris la contribution financière par points qui sera versé à la FISA avant le 15 janvier 1981. Une course sur route est définie comme suit, une course se déroulant sur un circuit ayant au moins 2 virages à gauche et 2 virages à droite.

Voitures éligibles

A l'exception des voitures du Groupe 7 (voitures de course des formules internationales), toutes les voitures normalement reconnues par :

- 1) Les règlements internationaux (Annexe J du Code International),
- 2) Les différents règlements particuliers,

seront admises et pourront marquer des points.

Groupe 6 - Groupe 5 - GTP "Le Mans" - IMSA (GTX - GTP - AAGT - RS).
Groupe 4 - Groupe 2 - Groupe 1 - Groupe C.

Toutes les voitures admises et classées auront une capacité maximale d'essence à bord de 120 litres.

Art. 4 : Attribution des Points

Tout pilote participant à une épreuve comptant pour le Championnat Mondial des Pilotes d'Endurance se verra attribuer d'office un certain nombre de points selon l'échelle suivante, à condition qu'il ait couvert au moins 25 % de la distance parcourue en tours complets avec sa voiture.

Un pilote ne peut marquer des points que dans la première voiture qu'il a conduite dans l'épreuve.

1) 20 points seront attribués au pilote classé premier ; 19 points au deuxième ; 18 au troisième et ainsi de suite.

2) Ensuite seront ajoutés aux points attribués aux 20 premières places les points suivants :

Points de bonification

Dans le cas d'une épreuve où des voitures de groupes et de catégories différents, seront admises au départ, des points de bonification seront attribués à chaque pilote selon l'échelle suivante :

Catégorie 1	0 point
Catégorie 2	1 point
Catégorie 3	2 points
Catégorie 4	3 points
Catégorie 5	4 points
Catégorie 6	5 points

La répartition des voitures dans ces catégories sera effectuée par le Comité organisateur du Championnat.

Pour tous les participants l'adresse est la suivante :

Secrétariat de la FISA
8, Place de la Concorde
75008 PARIS
Tél. 742.55.74 - 260.87.21
Telex : 290442 FIAOTO

CHAMPIONNAT MONDIAL POUR PILOTES D'ENDURANCE - RÉPARTITION DES VOITURES

ANNEXE A

Catégorie (Équivalence entre voitures)

- I. Groupe 6 au-dessus de 2000 cc
- II. Groupe 5 au-dessus de 2000 cc
GTP "Le Mans" au-dessus de 2000 cc
Groupe C au-dessus de 2000 cc
IMSA GTX (Exp. GT) au-dessus de 2000 cc
IMSA AAGT
IMSA GTP
- III. Groupe 6 au-dessous de 2000 cc
Groupe 5 au-dessous de 2000 cc
Groupe 4 au-dessous de 2000 cc
GTX "Le Mans" au-dessus de 2000 cc
IMSA GT au-dessus de 2500 cc
IMSA GTX (Exp. GT) au-dessous de 2000 cc
- IV. GTP "Le Mans" au-dessous de 2000 cc
Groupe C au-dessous de 2000 cc
Groupe 2 au-dessus de 2000 cc
IMSA GT au-dessous de 2500 cc
- V. Groupe 4 au-dessous de 2000 cc
GTX "Le Mans" au-dessous de 2000 cc
Groupe 1 : Spa au-dessus de 2000 cc
- VI. Groupe 2 au-dessous de 2000 cc
Groupe 1 "Spa" au-dessous de 2000 cc
IMSA Racing Stock

ANNEXE B

Attribution du fonds de prix général

A la fin de la saison sportive internationale le fonds général sera attribué aux 10 pilotes ayant marqué le plus grand total de points dans le Championnat Mondial pour Pilotes d'Endurance selon le pourcentage suivant :

1er	30 %
2ème	20 %
3ème	15 %
4ème	10 %
5ème	8 %
6ème	6 %
7ème	5 %
8ème	3 %
9ème	2 %
10ème	1 %.

ÉCHELLE DES POINTS : CHAMPIONNAT MONDIAL POUR PILOTES D'ENDURANCE

Position	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3	Categorie 4	Categorie 5	Categorie 6
1.	20	21	22	23	24	25
2.	19	20	21	22	23	24
3.	18	19	20	21	22	23
4.	17	18	19	20	21	22
5.	16	17	18	19	20	21
6.	15	16	17	18	19	20
7.	14	15	16	17	18	19
8.	13	14	15	16	17	18
9.	12	13	14	15	16	17
10.	11	12	13	14	15	16
11.	10	11	12	13	14	15
12.	9	10	11	12	13	14
13.	8	9	10	11	12	13
14.	7	8	9	10	11	12
15.	6	7	8	9	10	11
16.	5	6	7	8	9	10
17.	4	5	6	7	8	9
18.	3	4	5	6	7	8
19.	2	3	4	5	6	7
20.	1	2	3	4	5	6

F.I.A. WORLD CHAMPIONSHIP FOR ENDURANCE DRIVERS

Regulations for 1981

Art. 1 : Object

A World Championship for Endurance Drivers was created to reward, at the end of the 1978 international sporting season, the most successful drivers having taken part in endurance events, no matter what kind of car they have driven.

Art. 2 : Functioning

The World Championship for Endurance Drivers will be organized under the auspices of the F.I.A. by the organizers of the different events which will take place, and for which points will be awarded. These points will be added for each international event chosen. These points will be added up, and the driver having amassed the highest total at the end of the sporting season will be declared the winner of the Championship.

Art. 3 : Eligibility

Drivers

The fact itself of taking part in the events counting for the World Championship allows the drivers to score points in conformity with Art. 4.

Events

The following events will be eligible for the World Championship for Endurance Drivers :

Those road races listed in the F.I.A. calendar having a minimum distance of 800 kms, or a minimum duration of 6 hours run as a single race and whose organizers have expressly asked for them to count for the Championship and who have been accepted by the organizing committee of this Championship. The race must have a minimum guaranteed purse of \$ 25.000 U.S. including point fund contribution which must be paid to the FISA before 15th January 1981.

A road race is defined as a race held on a circuit having at least two left and two right turns.

Cars

With the exception of Group 7 cars (International Formula Racing Cars), all cars normally recognized by :

- a) International regulations (Appendix J of the International Sporting Code).
- b) The various supplementary regulations.

All eligible and classified cars will have a maximum fuel capacity on board of 120 liters.

Group 6 - Group 5 - GTP "Le Mans" - IMSA (GTX - GTP - AAGT - RS) - Group 4 - Group 2 - Group 1 - Group C will be admitted and may score points.

Art. 4 : Awarding of Points

Any driver taking part in an event counting for the World Championship For Endurance Drivers will automatically be credited with a number of points according to the following scale, providing he has driven at least 25 % of the distance in whole laps completed by his car. A driver may earn points only in the first car he has driven in the event. To earn race points a driver's car must be running under primary power at the finish.

1. The drivers placed first will each receive 20 points ; the drivers placed second will each receive 19 points ; the drivers placed third 18 points ; etc. . .
2. There will then be added to the points corresponding to the first 20 places. . .

Bonus Points

In the case of events where cars from different groups and categories are allowed to start, bonus points will be awarded to each driver according to the following scale :

Category 1	0 point
Category 2	1 point
Category 3	2 points
Category 4	3 points
Category 5	4 points
Category 6	5 points

The placing of the cars in these 6 categories will be done by the FISA Championship Organizing Committee.

For all participants the address is the following :

F.I.S.A. Secretariat
8, Place de la Concorde
75008 PARIS
Tel. 742.55.74 - 260.87.21
Telex : 290442 FIAOTO

WORLD CHAMPIONSHIP FOR ENDURANCE DRIVERS : CARS CLASSIFICATIONS

APPENDIX A

Category : Grouping for 1980 (Grouping for 1981 to be determined)

- I. Group 6 over 2000 cc
- II. Group 5 over 2000 cc
GTP "Le Mans" over 2000 cc
Group C over 2000 cc
IMSA GTX (Exp. GT) over 2000 cc
IMSA AAGT
IMSA GTP
- III. Group 6 under 2000 cc
Group 5 under 2000 cc
Group 4 over 2000 cc
GTX "Le Mans" over 2000 cc
IMSA GT over 2500 cc
IMSA GTX (Exp. GT) under 2000 cc
- IV. GTP "Le Mans" under 2000 cc
Group 2 over 2000 cc
IMSA GT under 2500 cc
Group C under 2000 cc
- V. Group 4 under 2000 cc
GTX "Le Mans" under 2000 cc
Group 1 "Spa" over 2000 cc
- VI. Group 2 under 2000 cc
Group 1 "Spa" under 2000 cc
IMSA Racing Stock

APPENDIX B

Distribution of the General Fund

At the conclusion of the international sporting season the general award fund will be distributed to the ten (10) highest point earners in the Endurance Drivers World Championship on the following percentage basis :

1st Place	30 Percent
2nd Place	20 Percent
3rd Place	15 Percent
4th Place	10 Percent
5th Place	8 Percent
6th Place	6 Percent
7th Place	5 Percent
8th Place	3 Percent
9th Place	2 Percent
10th Place	1 Percent

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1982

La définition du règlement du Championnat du Monde d'Endurance pour 1982 a été adoptée par le Comité Exécutif de la FISA comme suit :

POINT SCALE WORLD CHAMPIONSHIP FOR ENDURANCE DRIVERS

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR CONSTRUCTEURS				CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR PILOTES		
Finishing Position	Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6
1.	20	21	22	23	24	25
2.	19	20	21	22	23	24
3.	18	19	20	21	22	23
4.	17	18	19	20	21	22
5.	16	17	18	19	20	21
6.	15	16	17	18	19	20
7.	14	15	16	17	18	19
8.	13	14	15	16	17	18
9.	12	13	14	15	16	17
10.	11	12	13	14	15	16
11.	10	11	12	13	14	15
12.	9	10	11	12	13	14
13.	8	9	10	11	12	13
14.	7	8	9	10	11	12
15.	6	7	8	9	10	11
16.	5	6	7	8	9	10
17.	4	5	6	7	8	9
18.	3	4	5	6	7	8
19.	2	3	4	5	6	7
20.	1	2	3	4	5	6

Points accordés :

Points accordés :

Constructeurs + Pilotes

Pilotes

WORLD CHAMPIONSHIP FOR ENDURANCE DRIVERS - CARS CLASSIFICATIONS

APPENDIX A

Category: Grouping for 1980 (Grouping for 1981 to be determined)

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR CONSTRUCTEURS 1981

Le Championnat du Monde d'Endurance pour Constructeurs 1981 sera reconduit suivant les règlements en vigueur en 1980. Toutefois, toutes les voitures admises et classées auront une capacité maximale d'essence à bord de 120 litres.

1981 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS

The 1981 World Endurance Championship for Manufacturers will take place according to the present regulations. However, all the eligible and classified cars will have a maximum capacity of 120 liters of fuel on board.

APPENDIX B

Distribution of the General Fund

At the conclusion of the international season, the General Fund will be distributed to the drivers and teams who have finished the Endurance Championship in the following order:

1st Place	30 Percent
2nd Place	20 Percent
3rd Place	15 Percent
4th Place	10 Percent
5th Place	8 Percent
6th Place	6 Percent
7th Place	5 Percent
8th Place	3 Percent
9th Place	2 Percent
10th Place	1 Percent

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1982

La définition du règlement du Championnat du Monde d'Endurance pour 1982 a été adoptée par le Comité Exécutif de la FISA comme suit :

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE

POUR CONSTRUCTEURS

Voitures admises

Groupe C - Groupe B

Moteur : libre

Capacité totale des réservoirs d'essence

100 l.

Débit de ravitaillement

50 l/mm

Nombre maximum de ravitaillements

Courses de 1000 km : 1 + 5

Courses de 12 heures : 1 + 12

Courses de 24 heures : 1 + 25

Poids minimum

800 kg

Points accordés

Constructeurs + Pilotes

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE

POUR PILOTES

Voitures admises : Groupes 1-2-3-4-5

6/2 l. - IMSA GT - IMSA GTX -

GTP Le Mans - AAGT - IMSA RS

Groupe A - Groupe B

Capacité totale des réservoirs d'essence

100 l.

Débit de ravitaillement

50 l/mm

Poids : Selon les échelles existantes applicables pour chaque groupe ou catégorie.

Points accordés

Pilotes

+++++

WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP 1982

The definition of the World Endurance Championship Regulations for 1982 has been adopted by the Executive Committee of the FISA as follows :

WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS

Eligible Cars

Group C - Group B

Fuel tank capacity

100 l.

Engine : Free

Refuelling Rate

50 l./mn

Maximum number of refuellings

1000 km Races : 1 + 5

12 Hour Races : 1 + 12

24 Hour Races : 1 + 25

Minimum Weight

800 kg

Points awarded

Manufacturers + Drivers

WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

Eligible Cars : Group 1 - 2 - 3 - 4 - 5

6/2 l. - IMSA GT - IMSA GTX

GTP Le Mans - AAGT - IMSA RS

Group A - Group B

Fuel tank capacity

100 l.

Refuelling Rate

50 l/mn

Weight : According to the existing scales applying for each group or category.

Points awarded :

Drivers

+++++

REGLEMENT "GROUPE C" VALABLE A PARTIR DU 1/1/82

1) DÉFINITION

Voitures de compétition construites spécialement pour les courses sur circuit fermé.

2) SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

Ces voitures devront répondre aux prescriptions générales sauf pour ce qui concerne la roue de secours facultative.

3) SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

1. Moteur

Les moteurs doivent être homologués (homologation FISA - minimum de production : un moteur) par un constructeur ayant déjà homologué une voiture en groupe "A" ou "B", ou provenir d'une voiture déjà homologuée dans ces groupes.

Par moteur on entend l'ensemble constitué par le bloc, les cylindres et la culasse.

Toute modification est autorisée.

Pour 1982 - 1983

Le maximum de la capacité de carburant pouvant être emporté à bord est de 100 l.

Le nombre de ravitaillement en cours d'épreuve est limité à :

pas de ravitaillement pour moins de 165 km

1 ravitaillement pour une distance entre 165 et 330 km

2 ravitaillements pour une distance entre 330 et 500 km

3 " " " " 500 et 665 km

4 " " " " 665 et 830 km

5 " " " " 830 et 1000 km

12 " " pour 12 h

25 " " pour 24 h

Pour 1984 et au-delà

La capacité maximale des réservoirs sera diminuée.

2. Poids

Le poids minimum est fixé à 800 kg (pour les conditions d'application voir Art.).

3. Autres prescriptions

a) Dimensions extérieures

Largeur maximale 200 cm

Longueur maximale 480 cm

Hauteur : hauteur hors-tout minimale : 100 cm mesurée au sommet du pare-brise

hauteur hors-tout maximale : 110 cm

Porte-à-faux (pare-chocs compris s'il y en a)

- la somme des porte-à-faux AV et AR ne doit pas être supérieure à 80 % de l'empattement.
- la différence entre les porte-à-faux AV et AR ne doit pas être supérieure à 15 % de l'empattement.

Garde au sol

6 cm minimum avec une tolérance de 2 cm à l'arrivée. La garde au sol étant mesurée sur tout l'ensemble de la voiture.

Au cas où il existerait une suspension à hauteur réglable, cette mesure sera prise dans la position la plus basse (selon règlement F1).

Rappel : tout dispositif transversal ou longitudinal, flexible, escamotable ou coulissant interposé entre la carrosserie et le sol est interdit.

b) Portières

Deux portières sont obligatoires.

Dimensions actuellement prévues par l'Annexe J. Toutefois, les dimensions du panneau inférieur devront être telles qu'il soit possible d'y inscrire un rectangle ou un parallélogramme d'au moins 50 cm de large sur 30 cm de haut.

c) Pare-brise

On devra pouvoir y inscrire une bande de 10 cm de haut (mesurés verticalement) et de 95 cm de long (mesurés horizontalement) dont le centre se trouvera à 30 cm du point le plus haut de la voiture.

d) Habitacle

Largeur minimale aux coudes au-dessus des sièges AV : 130 cm (51 pouces), mesurée horizontalement entre les garnitures ou le plan intérieur des portes. Le siège du conducteur et celui du passager doivent être similaires et doivent pouvoir être occupés simultanément. Ils devront être disposés symétriquement de part et d'autre de l'axe de la voiture. Rien ne peut être installé dans l'espace ainsi défini, hormis un système de communication, le/les extincteur(s) et l'arceau de sécurité, une trousse d'outillage et des pièces de rechange.

Les sièges doivent être solidement fixés : ils peuvent toutefois être ajustables en fonction de la taille de l'occupant.

N.B. : Un volume minimum pour les jambes reste à définir.

e) Roues et pneumatiques

Le nombre de roues est fixé à quatre. Il est recommandé d'utiliser des roues comportant un dispositif pour retenir les pneumatiques. En cas d'utilisation de boulons de roues "knock-off" (type papillon), ceux-ci ne devront en aucun cas dépasser les jantes en largeur.

La largeur maximum de la roue complète est limitée à 16".

f) Transmission : libre, mais un rapport de marche arrière est obligatoire.

g) Carrosserie :

Tous les éléments de la carrosserie devront être complètement et soigneusement finis, sans pièces provisoires ni de fortune. La carrosserie recouvrira toutes les composantes mécaniques.

Les prises d'air ne doivent pas dépasser en hauteur le sommet du pavillon ou du pare-brise.

La carrosserie devra surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins un tiers de leur circonférence et sur au moins toute la largeur du pneumatique. A l'arrière la carrosserie devra descendre au-dessous de l'axe des roues AR. Les ouïes de refroidissement dirigées vers l'AR devront être munies de persiennes ou de tout autre dispositif empêchant de voir le pneumatique de l'AR.

h) Équipement lumineux

Les voitures seront équipées, à l'arrière, d'au moins deux feux "stop" ainsi que de deux feux AR rouges. Ils seront placés visiblement et symétriquement de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

En outre les voitures seront obligatoirement équipées d'au moins deux phares d'une puissance au moins égale à celle des phares équipant habituellement les voitures de tourisme et de deux indicateurs de direction (avec répéteurs latéraux) montés à l'AV et à l'AR.

i) Batterie

Elle devra être située hors de l'habitacle et être solidement fixée et entièrement protégée par une boîte en matériau isolant.

j) Essuie-glaces

Un essuie-glace au moins, en état de fonctionner, est obligatoire.

k) Réservoirs d'huile

La quantité d'huile emportée à bord ne peut excéder 20 litres.

Tous les réservoirs d'huile doivent être efficacement protégés.

De plus, les réservoirs et les canalisations d'huile devront être pourvus d'une protection adéquate (en fonction du règlement F.1 - Art. 7-1 et 2).

l) Mise en route

La mise en route des moteurs est autorisée seulement à l'aide de la source d'énergie de bord de la voiture.

m) Carburant (selon règlement F1)

n) Comburant (Article 255 n de l'Annexe J).

4. Équipement de sécurité

a) Conduits, canalisations et équipement électrique (Art. 253 b de l'Annexe J).

b) Protection supplémentaire des tuyauteries (Art. 253 a de l'Annexe J).

c) Ceintures de sécurité (Art. 253 c de l'Annexe J).

d) Extincteurs (Art. 253 d de l'Annexe J).

e) Arceaux de sécurité (Art. 253 e de l'Annexe J - Cage de protection - Règlement à définir).

f) Coupe-circuit (Art. 253 g de l'Annexe J).

g) Récupérateur d'huile (Art. 253 h de l'Annexe J).

h) Anneau de prise en remorque (Art. 253 k de l'Annexe J).

i) Orifices de remplissage et reniflards (Art. 253 o et 252 u de l'Annexe J).

j) Réservoirs d'essence

Toutes les voitures doivent être équipées de réservoirs de sécurité de 90 l conformes aux spécifications FIA/Spec/FT3 ou FTA et fournis par un fabricant agréé. Les réservoirs doivent être remplis de mousse de sécurité conforme aux spécifications militaires américaines Mil-B-83054 (Baffle Material). La nourrice ne pourra dépasser 9 l de capacité.

Le diamètre maximal des canalisations allant du moteur aux réservoirs devra être au maximum de 20 mm et leur trajet devra être le plus direct possible.

Les réservoirs de carburant doivent être localisés dans la projection frontale de l'habitacle et dans les limites définies par les axes AV et AR des roues. Ils doivent être isolés au moyen de cloisons empêchant toute infiltration de carburant dans l'habitacle ou dans celui du moteur, ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement en cas d'écoulement, de fuite ou d'accident survenant au réservoir. Les réservoirs de carburant doivent être efficacement protégés.

k) Appuie-tête

Montage obligatoire d'un appuie-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 et le repose-tête.

l) Paroi anti-feu, plancher

Les voitures doivent comporter un pare-flamme destiné à empêcher le feu de se propager du compartiment moteur ou du dessous de la voiture vers l'habitacle. Les ouvertures du pare-flamme destinées au passage des pédales, câbles métalliques et conduites doivent être aussi restreintes que possible. Le plancher de l'habitacle doit être conçu de manière à protéger le conducteur contre tout gravier, huile, eau et débris provenant de la route ou du moteur. Les panneaux-planchers ou parois de séparation doivent comporter un système d'écoulement pour éviter toute accumulation de liquide.

m) Structures déformables

En fonction de l'Art. 274-6-12 de la présente Annexe J. (A définir).

n) Protection frontale

Du type F1 leur largeur étant doublée. Règlement supplémentaire pour châssis-tube. (A définir).

o) Pare-brise

Il sera constitué de verre feuilleté ou de type 10/20.

p) Retro-vision

Des rétroviseurs assurant efficacement la vision vers l'arrière doivent être montés des deux côtés (surface minimale 55 cm² pour chacun).

q) Freins

Le système de freinage devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce sur toutes les roues. Dans le cas d'une défaillance quelconque en un point de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer sur au moins deux roues.

"GROUP C" REGULATIONS VALID FROM 1/1/82

1) DEFINITION

Competition cars built specially for speed races on closed circuits.

2) GENERAL SPECIFICATIONS

These cars should answer to the General Prescriptions except for the spare-wheel which is optional.

3) SUPPLEMENTARY SPECIFICATIONS

1. Engine

The engines have to be homologated (FISA homologation - minimum number of units : one engine) by a manufacturer who has already homologated cars in Groups A or B, or from a car already homologated in these Groups.

By engine is understood the whole made up of the block, cylinders, and cylinderhead.

All modifications are allowed.

For 1982 - 1983

The maximum amount of fuel carried on board is limited to 100 l.

The number of refuelling stops during an event is limited to :

no refuelling at less than 165 km

1	refuelling stop for a distance of between	165 and	330 km
2	" stops	330 and	500 km
3		500 and	665 km
4		665 and	830 km
5		830 and	1 000 km
12		for 12 hours	
25		for 24 hours	

For 1984 and after

The maximum fuel tank capacity will be reduced.

2. Weight

The minimum weight is fixed at 800 kg (for conditions of application see Art.).

3. Other prescriptions

a) Exterior dimensions

Width : maximum overall width : 200 cm

Length : maximum overall length : 480 cm

Height : minimum overall height : 100 cm measured at the top of the windscreen

maximum " : 110 cm.

Overhangs (inclusive of any bumpers) :

- front plus rear overhangs must not exceed 80 % of wheelbase ;
- difference between front and rear overhangs must not exceed 15 % of the wheelbase.

Ground clearance

6 cm minimum with a tolerance of 2 cm at the finish, the ground clearance being measured over the car as a whole.

Should an adjustable height suspension be fitted this measurement will be taken in the lowest position (according to F1 regulations).

Reminder

Any longitudinal, transverse, sliding, flexible or retractable device between the body and the ground, is forbidden.

b) Doors : Two doors are obligatory.

Present dimensions as laid down in Appendix J.

However, the dimensions of the lower panel should be such that it is possible to fit a rectangle or a parallelogram of at least 50 cm wide and 30 cm high in it.

c) Windscreen

It must be possible to fit a 10 cm high measured vertically by 95 cm wide band (measured horizontally) on it the centre of which will be 30 cm from the highest point of the car.

d) Cockpit

Minimum elbow width above the front seats : 130 cm (51 in.), measured horizontally between the padding or interior planes of the doors. It must be possible to occupy simultaneously the driver's and passenger's seats which must be similar, which shall be located symmetrically on either side of the centreline of the car. No component may intrude into these spaces, apart from a communications system, fire extinguisher(s) and the rollbar, a tool kit and spare parts.

The driver's seat must be firmly attached in the car, but may provide for adjustment for the size of the occupant.

N.B. : A minimum volume for the legs still has to be defined.

e) Wheels and tyres

The number of wheels is fixed at 4. The use of wheels having a device to hold on the tyres is recommended. Should "knock-off" nuts be used, these should in no case protrude beyond the rims. The maximum width of the complete wheel is limited to 16".

f) Transmission

Free, but a reverse gear is obligatory.

g) Bodywork

All elements of the bodywork shall be completely and neatly designed and finished with no temporary or makeshift elements.

The body shall cover all mechanical components.

Air intakes must not be any higher than the highest point of the roof or windscreen.

Bodywork shall project over the wheels and provide efficient covering of at least 1/3 of their circumference, and at least the whole width of the tyre. At the rear part of the car, bodywork should terminate below the axle line of the rear wheels.

Cooling holes directed to the rear must be fitted with louvres or any other device to prevent the tyre being visible from the rear.

h) Lighting equipment

At the rear the cars will be equipped with at least 2 "stop" lights, as well as 2 red lights. They will be situated symmetrically on either side of the car's longitudinal axis in a visible position.

Besides this, the cars must be equipped with at least two headlights at least as powerful as those with which touring cars are usually fitted plus two direction indicators (with side repeaters) mounted at the front and rear.

i) Battery

It must be fitted outside the cockpit, firmly fixed and completely protected by a box in insulating material.

j) Windscreen wiper

At least one working windscreen wiper is obligatory.

k) Oil tanks

The quantity of oil carried on board may not exceed 20 litres. All oil tanks must be efficiently protected. As well as this the fuel tanks and oil lines must be adequately protected (defined in relation to F.1 regulations Art. 7 - 1 and 2).

l) Starting

Only the on board source of energy may be used to start the engine.

m) Fuel (according to F.1 regulations)

n) Combustive (Article 255 n of Appendix J).

4. Safety equipment

a) Cables, lines and electrical equipment (Art. 253 b : Appendix J).

b) Supplementary protection of pipes (Art. 253 a : Appendix J).

c) Safety belts (Art. 253 c : Appendix J).

d) Extinguishers (Art. 253 d : Appendix J).

e) Rollbars (Art. 253 e of Appendix J - Safety cage regulations to be defined).

f) Circuit breaker (Art. 253 g of Appendix J).

g) Oil catch tank (Art. 253 h of Appendix J).

h) *Towing eye* (Art. 253 k of Appendix J).

i) *Filler holes ; air vents* (Art. 253 o and 252 u of Appendix J).

j) *Petrol tanks*

All the cars should be equipped with 90 l safety fuel tanks conforming to the specifications FIA/Spec/FT3 or FTA and supplied by an approved manufacturer.

The tanks must be filled with safety foam in conformity with the American military specifications MIL-B-83054 (Baffle Material). The collector tank capacity may not exceed 9 l.

The maximum diameter of the lines going from the engine to the tanks must be 20 mm and their path as direct as possible.

The fuel tanks must be located in the frontal projection of the cockpit and within the limits defined by front and rear axis of the wheels.

Fuel tanks shall be isolated by means of bulkheads so that in case of spillage, leakage or accident happening to the tank, the fuel will not pass into the driver or engine compartment or come into contact with any part of the exhaust system.

Fuel tanks must be efficiently protected.

k) *Headrest*

A headrest must be fitted which does not move more than 5 cm backwards when a force of 85 kg directed rearwards is applied to it.

It must be designed in such a way that the driver's head may not become trapped between the safety structure and the headrest.

l) *Firewall and floor*

Cars shall have an adequate firewall to prevent the passage of flame from the engine compartment or under the car to the cockpit. Openings in the firewall for the passage of engine controls, wires and lines shall be of the minimum size necessary. The cockpit floor shall be constructed to protect the driver by preventing the entry of gravel, oil, water and debris from the road and engine. Bottom panels or belly panels shall be adequately vented to prevent the accumulation of liquid.

m) *Deformable structures*

In relation to Article 274-6-12 of the present Appendix J. (To be defined).

n) *Frontal protection*

F.1 type the width being doubled. Additional regulations for tubular chassis. (To be defined).

o) *Windscreen*

It will be made up of laminated glass or of glass type 10/20.

p) *Rear-view*

Rear-view mirrors giving an efficient view towards the rear must be fitted on both sides. (Minimum surface 55 cm² for each one).

q) *Brakes*

The braking system should be designed in such a way that the brake pedal controls all wheels normally. In case of any kind of failure in the brake transmission, the pedal shall still control at least two wheels.

REGLEMENTS FINANCIERS DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1987

1000 ECU par Conducteur, 25 premiers au total, à répartir en 5 parts égales.

Conducteur vainqueur : 200 ECU (5 parts de 40 ECU).

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES A TOUS LES CHAMPIONNATS

4) Fonds de Prix Commun

Conformément à l'article 5 du Règlement du Championnat d'Europe de Formule 2, l'Administration FIA - Section orange,

Chaque organisateur national aura à établir, pour 1987, un fonds de redistribution financière, sous la forme d'un

du Championnat.

GENERAL PRESCRIPTIONS APPLICABLE TO ALL F.I.A. CHAMPIONSHIP

Conducteur A.

La répartition des fonds de prix commun est établie par le Directeur de la Course. Les fonds de prix commun sont répartis en 5 parts égales.

Les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 2, ainsi que les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 3, sont éligibles à la répartition des fonds de prix commun.

Les fonds de prix commun sont répartis en 5 parts égales. Les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 2, ainsi que les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 3, sont éligibles à la répartition des fonds de prix commun.

Les fonds de prix commun sont répartis en 5 parts égales. Les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 2, ainsi que les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 3, sont éligibles à la répartition des fonds de prix commun.

Les fonds de prix commun sont répartis en 5 parts égales. Les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 2, ainsi que les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 3, sont éligibles à la répartition des fonds de prix commun.

Les fonds de prix commun sont répartis en 5 parts égales. Les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 2, ainsi que les Conducteurs A et B du Championnat d'Europe de Formule 3, sont éligibles à la répartition des fonds de prix commun.

Art. 26 c - Arrêt d'une épreuve et nouveau départ : La première phrase est modifiée comme suit :

"... un drapeau rouge sera déployé sur la ligne départ/arrivée par le Directeur de la Course et simultanément un drapeau noir sera déployé à tous les postes de signalisation". Les dimensions du drapeau rouge devront être de 80 x 100 cm.

Art. 26 - Stopping of an event and restart : The first sentence is modified as follows :

"... a red flag will be shown by the Clerk of the Course at the start/finish line and simultaneously a black flag will be shown at all the marshals posts". The red flag must have the following dimensions 80 x 100 cm.

Généralités

1er - 4.000 - 7e - 1.200 -

2e - 3.000 - 8e - 1.000 -

3e - 2.500 - 9e - 800 -

4e - 2.000 - 10e - 600 -

5e - 1.800 - 11e - 500 -

6e - 1.600 - 12e - 400 -

7e - 1.400 - 13e - 300 -

8e - 1.200 - 14e - 200 -

9e - 1.000 - 15e - 100 -

10e - 800 - 16e - 50 -

11e - 600 - 17e - 25 -

12e - 400 - 18e - 10 -

13e - 300 - 19e - 5 -

14e - 200 - 20e - 0 -

15e - 100 - 21e - 0 -

16e - 50 - 22e - 0 -

17e - 25 - 23e - 0 -

18e - 10 - 24e - 0 -

19e - 5 - 25e - 0 -

20e - 0 - 26e - 0 -

21e - 0 - 27e - 0 -

22e - 0 - 28e - 0 -

23e - 0 - 29e - 0 -

24e - 0 - 30e - 0 -

25e - 0 - 31e - 0 -

26e - 0 - 32e - 0 -

27e - 0 - 33e - 0 -

28e - 0 - 34e - 0 -

29e - 0 - 35e - 0 -

30e - 0 - 36e - 0 -

31e - 0 - 37e - 0 -

32e - 0 - 38e - 0 -

33e - 0 - 39e - 0 -

34e - 0 - 40e - 0 -

35e - 0 - 41e - 0 -

36e - 0 - 42e - 0 -

REGLEMENT SPORTIF

REGLEMENTS FINANCIERS DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1981

Conformément à l'article 5 du Règlement du Championnat d'Europe de F2 (Annuaire FIA - Section orange, page 38), le Règlement Financier suivant a été établi pour 1981 :

Conducteurs A :

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

Conducteurs A et B :

1) Épreuves se déroulant en une ou deux manches

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

Prix en espèces - European currency units (ECU)

1er	4.000,-	7e	1.200,-
2e	3.200,-	8e	1.000,-
3e	2.400,-	9e	800,-
4e	2.000,-	10e	600,-
5e	1.600,-	11e	500,-
6e	1.400,-	12e	400,-

Répartition

Une manche : en fonction du tableau ci-dessus (par exemple 1er : 4.000 ECU).

Deux manches : une augmentation de 10 % interviendra dans les cas où la course serait courue en deux manches. 50 % de la somme du tableau ci-dessus, majorés de cette augmentation seront versés pour chaque manche (exemple : 1er 2.200 ECU pour chaque manche).

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

1er	1.200,-	11e-15e	700,-
2e-5e	1.000,-	16e-20e	600,-
6e-10e	800,-	21e-25e	500,-

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

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

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

1000 ECU par Conducteur qualifié, pour les 25 premières voitures au maximum.
Conducteurs qualifiés ne prenant pas le départ : 50 %.

4) Fonds de Prix Commun

Chaque organisateur contribuera au fonds de prix commun de la FISA pour une somme de 2 500 ECU. A la fin du Championnat, le fonds de prix sera distribué comme suit :

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

Si le Championnat est déjà déterminé avant la ou les dernières épreuves, le prix du vainqueur du Championnat sera seulement payé si le pilote est présent aux dernières épreuves qualificatives.

5) European Currency unit (ECU)

Pour éviter des discussions diverses, les chiffres sont donnés en European Currency Unit (ECU). La valeur d'un ECU est fixée selon le taux officiel du..... (la date sera fixée ultérieurement et comprise entre le 28 novembre 1980 et le 15 janvier 1981. Il sera valable pour toute l'année 1981 à moins qu'une réévaluation officielle gouvernementale ne nécessite un changement de parité.

Généralités

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

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

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

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

SPORTING REGULATIONS

FINANCIAL REGULATIONS OF THE EUROPEAN F2 CHAMPIONSHIP 1981

The following financial regulations have been established for 1981 in conformity with Article 5 of the Championship Regulations (FISA Yearbook - Gold section - p. 36-37) :

A Drivers :

The A Drivers classed for Grand Prix by the FISA called "A Drivers" are admitted to start at a maximum number of 12. The starting and/or appearance money is left to the discretion of the organisers. They will score points. Where the organisers have not made provisions for payment of starting and/or appearance money to the competitor an A driver is considered as a B driver in the financial arrangements only.

A and B drivers :

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

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

Prizes in cash - European currency units (ECU)

1st	4.000,—	7th	1.200,—
2nd	3.200,—	8th	1.000,—
3rd	2.400,—	9th	800,—
4th	2.000,—	10th	600,—
5th	1.600,—	11th	500,—
6th	1.400,—	12th	400,—

Allocation

One race : as per above list (e.g. 1st : 4.000,— ECU).

Two heats : There will be an increase of 10 % if the race is run in two heats. 50 % of the sum of the above table plus this increase will be paid for each heat (e.g. : 1st 2.200,— ECU).

2) Qualification Prizes, A and B drivers without starting money

1st	1.200,—	11th-15th	700,—
2nd-5th	1.000,—	16th-20th	600,—
6th-10th	800,—	21st-25th	500,—

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

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

3) Travelling Expenses - B drivers and A drivers without starting money

1000 ECU per qualified driver, for the first 25 cars maximum. Qualified drivers who do not start : 50 %.

4) Common Fund for Prizes

Each organiser will contribute to the common prize fund of the FISA the amount of 2 500 ECU. At the end of the Championship the prize fund will be distributed as follows :

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

If the Championship has been determined before the last event(s) the prize to the winner of the Championship will only be paid if the driver is present at the remaining events.

5) European Currency Unit (ECU)

To avoid arguments, the figures are given in European Currency Units. The value of one ECU is fixed on the official rate of..... (date to be fixed later, between November 28th 1980 and January 15th 1981). It will be valid throughout the year 1981 unless an officially announced governmental revaluation necessitates the rate to be changed accordingly.

Miscellaneous

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

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

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

In the case of divergencies in translation, the French text will be binding.

REGLEMENT TECHNIQUE FORMULE 2 ET FORMULE 3

Le texte suivant remplace le présent Article 5 a. Son application deviendra obligatoire à partir du 1/1/83, mais peut être entreprise dès le 1/1/81.

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 devant la position des pédales poussées au fond et se terminera dans des cloisons transversales.
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 30 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 sa longueur chaque caisson doit avoir une section minimale de 150 cm².
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.
8. a) Le châssis comprendra une structure pour l'absorption de l'impact (qui pourra être amovible) devant la cloison transversale avant.
Les radiateurs peuvent être incorporés dans cette structure. Au cas où cette structure est amovible, elle devra être solidement attachée.
b) A un point 30 cm devant la cloison transversale avant, la structure aura une section minimale d'au moins 200 cm².
c) Le matériau sera le même que celui des parois de la structure principale du châssis.
La section du matériau sera au moins 3 cm² et d'une épaisseur minimum de 1 mm pour des parois non-stabilisées et le matériau des parois stabilisées aura une section de 1.5 mm et une épaisseur minimale de 0,5 mm.

Tous les trous ou découpes dans les caissons doivent être fortement renforcés pour maintenir la résistance d'origine.

STRUCTURES LATÉRALES DE PROTECTION

Leur hauteur sera de 10 cm minimum.

Celles-ci auront une longueur minimale de 60 % de l'empattement et seront disposées de chaque côté de la voiture et à au moins 55 cm de l'axe longitudinal de celle-ci.

Chaque protection latérale sera constituée d'une structure ayant une section minimale de 20 cm², et aura une résistance minimale à la tension de 30 kg/mm².

Les structures seront fixées transversalement à la coque afin d'assurer l'absorption de choc latéral. Les radiateurs peuvent jouer le rôle de ces structures.

FOND PLAN

Article 3-8 : ajouter à la fin de cet article, "à partir du 1/1/83".

F2 seulement :

La partie la plus basse du châssis ou de la coque sera constituée d'un élément plan, sans discontinuité géométrique et sans perforation sur la partie allant longitudinalement de l'axe des essieux avant au plan transversal passant par la face avant du moteur.

LATERAL PROTECTION STRUCTURES

They will be 10 cm high minimum.
These shall be of minimum length 80 % of the wheelbase on either side and at least 55 cm from the car's longitudinal centre line.
Each to consist of a structure with minimum cross sectional area of 20 sq. cm. and a minimum tensile strength of 30 kg/sq. mm.
The structures shall be linked transversally to the tub to ensure the absorption of lateral impact. Radiators may play the role of these structures.

FORMULA 2 AND FORMULA 3 TECHNICAL REGULATIONS

The following text replaces the present Article 5 a.

Its application will be obligatory from 1/1/83, but from 1/1/81 awards those wishing to apply it on a voluntary basis may do so.

SURVIVAL CELL

1. The chassis structure shall include two continuous box members, one each side of the driver.
2. Each box member shall extend from behind the driver to a point in front of the fully depressed pedal position and terminate in transverse bulkheads.
3. Throughout its length the structural material in the cross section of each box member shall have a minimum area of 10 sq. cm., a minimum tensile strength of 30 kg/sq. mm. and a minimum panel thickness of 1 mm on unstabilised skins or 5 sq. cm area and 0.5 mm thickness on stabilised skins.
4. Throughout its length each box must have a minimum cross sectional area of 150 sq. cms.
5. All holes and cutouts in the boxes shall be strongly reinforced and all material sections through these holes shall still comply with minimum area requirement of 10 sq. cm for unstabilised and 5 sq. cm 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 sq. cm 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.
8. a) The chassis shall include an impact absorbing structure (which may be detachable) ahead of the front transverse bulkhead. If detachable it must be securely fixed.
b) At a point 30 cm ahead of the front transverse bulkhead it shall have a cross section of at least 200 sq. cm.
c) Material will be the same as the skins of the main chassis structure. The cross section of the material will be at least 3 sq. cm with minimum thickness of 1 mm in non-stabilised material and 1.5 sq. cm in stabilised material of minimum thickness 0.5 mm.
Holes or cutouts must be strongly reinforced to maintain the original strength.

LATERAL PROTECTION STRUCTURES

They will be 10 cm high minimum.

These shall be of minimum length 60 % of the wheelbase on either side and at least 55 cm from the car's longitudinal centre line.

Each to consist of a structure with minimum cross sectional area of 20 sq. cm. and a minimum tensile strength of 30 kg/sq. mm.

The structures shall be linked transversally to the tub to ensure the absorption of lateral impact. Radiators may play the role of these structures.

ADDITION : REGLEMENT SUR LES NUMEROS DE COMPETITION
ET LA PUBLICITE SUR LES VOITURES
LISTE ADDITIONNELLE DES VOITURES
(parue au Bulletin Sportif Octobre 1980 - N° 152)
LISTE ADDITIONNELLE DES VOITURES

FLAT BOTTOM

Article 3-8 : add at the end of this article, "from 1/1/83".

Formula 2 cars only :

The lowest part of the chassis or tub will be made of a flat element without geometrical discontinuity and without perforations on the part going longitudinally from the axis of the front axles to the transversal plane passing by the front face of the engine.

4. Sur chaque voiture, les numéros de compétition doivent être apposés aux endroits suivants :
 - a) Sur le nez (capot avant) de la voiture, lisible de l'avant.
 - b) Sur les deux ailes avant devant figurer la reproduction du drapeau national du ou des pilotes qui conduisent la voiture, ainsi que leurs noms. La hauteur minimum de la reproduction du drapeau et des lettres contenant les noms sera de 4 cm.
5. Sous réserve de restrictions imposées par les ASN, le restant de la carrosserie pourra porter de la publicité.

(F) FRANCE

ADDITION : RULES ON COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING ON CARS
(published in Sporting Bulletin October 1980 - N° 152)

Renault 5B Turbo 5B89

4. Numbers shall be displayed :
 - a) On the front doors or alongside the cockpit on both sides of the car.
 - b) On the nose of the car, lisible from the front.

(D) ALLEMAGNE

Audi

4. On both front wings shall be displayed an illustration of the national flag(s) of the driver(s) as well as the name(s) of the latter. Minimum height of both flag(s) and name(s) shall be 4 cm.
5. Except when the ASN decides to the contrary, advertising on the remaining parts of the bodywork is free.

(I) ITALIE

Alfa Romeo

5745	Alfa Romeo TI 1.5	5745	Erreur : moteur
5810	Alfa Romeo Super 1.3	5810	Homologation Gr 1

(J) JAPON

Nissan

5811	Nissan turbo 1600	5811	Homologation Gr 1
------	-------------------	------	-------------------

ADDITIF : REGLEMENT SUR LES NUMÉROS DE COMPÉTITION ET LA PUBLICITÉ SUR LES VOITURES

(parue au Bulletin Sportif Octobre 1980 - N° 152)

4. Sur chaque voiture, les numéros de compétition doivent être apposés aux endroits suivants :
 - a) Sur les portières avant ou à hauteur de l'habitacle du pilote de chaque côté de la voiture.
 - b) Sur le nez (capot avant) de la voiture, lisible de l'avant.
5. Sur les deux ailes avant devra figurer la reproduction du drapeau national du ou des pilotes qui conduisent la voiture, ainsi que leurs noms. La hauteur minimum de la reproduction du drapeau et des lettres constituant les noms sera de 4 cm.
6. Sous réserve de restrictions imposées par les ASN, le restant de la carrosserie pourra porter de la publicité.

ADDENDUM : RULES ON COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING ON CARS

(published in Sporting Bulletin October 1980 - N° 152)

4. Numbers shall be displayed :
 - a) On the front doors or alongside the cockpit on both sides of the car
 - b) on the nose of the car, legible from the front.
5. On both front wings shall be displayed an illustration of the national flag(s) of the driver(s) as well as the name(s) of the latter. Minimum height of both flag(s) and name(s) shall be 4 cm.
6. Except when the ASN decides to the contrary, advertising on the remaining parts of the bodywork is free.

They will be 10 cm high minimum.

These shall be of minimum length 60 % of the wheelbase on either side and at least 25 cm from the car's longitudinal centre line.

Each to consist of a structure with minimum total sectional area of 22 sq. cm. and a minimum tensile strength of 30 kg/sq. mm.

The structures shall be linked transversally to the car to ensure the absorption of energy in the event of a crash. They shall play the role of these structures.

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST

Valable à partir du – Valid as from 1/4/79

(YU) YOUGOSLAVIE

ZASTAVA

5754	750 Luxe	(767 cc)	Homologation Gr 1
------	----------	----------	-------------------

Valable à partir du – Valid as from 1/10/80

(F) FRANCE

RENAULT

669	R5 Turbo	10/1E	Carrosserie - Intérieur
-----	----------	-------	-------------------------

Valable à partir du – Valid as from 1/11/80

(D) ALLEMAGNE

AUDI

5774	80 GLE	5/2V	B.V. 5 rapports - Rapport final
------	--------	------	---------------------------------

(I) ITALIE

ALFA-ROMEO

5746	Alfasud TI 1.5	7/4E	Errata : moteur
5810	Alfasud Super 1.3	(1351 cc)	Homologation Gr 1

(J) JAPON

NISSAN

5811	Bluebird turbo P910	(1770 cc) (2478 cc)	Homologation Gr 1
------	---------------------	------------------------	-------------------

ISUZU

5803 PF 60E Gemini ZZ 3/2V Modèle Coupé

Valable à partir du -- Valid as from 1/12/80

(D) ALLEMAGNE**BMW**

5691 320/6 6/5V Suspension - Freins (Gr 2)

5711 323 i 7/6V Suspension - Freins (Gr 2)

AUDI

5808 80/2.2 (2145 cc) Homologation Gr 1

1/1V Renforts - Axe AR - Suspension - Lubrification
par carter sec - Réservoir - Freins - Direction
(Gr 2)

2/2V Direction - Tableau de bord - Renforts - Freins -
Arceaux - Rapport final (Gr 2)

3/3V Freins (Gr 2)

4/4V Freins (Gr 2)

(GB) GRANDE-BRETAGNE**LOTUS**

653 Esprit 1/1V Lubrification par carter sec

2/2V Lubrification par carter sec

(I) ITALIE**FIAT**

5716 Ritmo 75 L 28/5E Culasse

5812 Panda 30 (652 cc) Homologation Gr 1

1/1V Culasse

5813 Panda 45 (903 cc) Homologation Gr 1

1/1V Fixation des roues (Gr 2)

5738 Campagnola

6/3E Direction - Rapports de B.V. -
Moteur - Embrayage

(J) JAPON

NISSAN

667 Datsun Violet GT

7/6V Culasse 16 soupapes - Carter -
Lubrification par carter sec -
Bielle - Vilbrequin - Volant moteur -
Embrayage - Boîte de vitesses -
Suspension - Freins - Couple conique -
Axe AR - Arceau - Réservoir

CIRCULAIRE N° 3

C I R C U I T S

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Cat.</u>	<u>Nom de l'épreuve</u>	<u>Observations</u>
7/8 mars	MAL	I	Shah Alam Grand Prix	Nouvelle inscription/New entry S.A.M.R.A.
21/22 mars	GB	I	Mallory Park - TS1	Nouvelle inscription/New entry BRSCC
29 mars	NL	I	Zandvoort	Cette épreuve n'est pas internationale This event is not international
12 avril	I	I	Trans Europa Monza	Nouvelle inscription/New entry
16/17 avril	GB	I	Oulton Park - TS1 - F/Atl	Nouvelle inscription/New entry BRSCC
19/20 avril	GB	I	Brands Hatch F/Atl	Nouvelle inscription/New entry BRSCC
2/3 mai	MAL	I	Malaysia Grand Prix	Nouvelle inscription/New entry S.A.M.R.A.
9/10 mai	MAL	I	Penang Grand Prix	Nouvelle inscription/New entry Penang Motor Sports Club
17 mai	I°	I	Pergusa - F3 -	Nouvelle date/New date : 19 avril
31 mai	B	I	Trophée de Spa	Annulé/Cancelled
7 juin	NL	I +	Zandvoort Championnat d'Europe F3 European F3 Championship	Date exacte/Correct date : 8 juin
7 juin	GB	I	Donington	No F/F - Adjonction 256
14 juin	I	I +	Pergusa	Nouveau statut/New statut : I +
21 juin	B	I +	Zolder Championnat d'Europe F2 European Championship	Appellation : Grote Prijs van Limburg Coca Cola

C I R C U I T S (suite)

21 juin	I	I	24 heures Mugello - Trans Europa	Nouvelle inscription/New entry
5 juillet	USA	I +	Daytona Championnat du Monde d'Endurance Endurance World Championship	Date exacte/Correct date : 3 juillet
11/12 juillet	DK	I	Grand Prix Denmark - Ring Djursland	Annulé/Cancelled
16 août	GB	I +	Donington	Adjonction TS1
23 août	I	I +	Misano F2	Nouvelle inscription/New entry
29/30 août	J	I +	Suzuka 1000 km T2 - GT4 - FL8	Nouvelle inscription/New entry Honda Land Co Ltd 2-6-20 YAESU CHUO-KU TOKYO
29/30 août	DK	I	Danish Grand Prix - Jyllandsringen	Groupes : TS1, SP5, F/SV, F/F
30/31 août	GB		Brands Hatch TS1 - F/Atl	Nouvelle inscription/New entry BRSCC
4 octobre	GB	I +	Brands Hatch Endurance World Championship Championnat du Monde d'Endurance	Date exacte/Correct date : 27 septembre
17/18 octobre	B	I	4 heures de Bruxelles	Annulé/Cancelled
18 octobre	GB	I	Donington	Adjonction F/SF Correct status : I
28/29 novembre	MAL	I	Selangor Grand Prix	Nouvelle inscription/New entry S.A.M. R.A.

R A L L Y E S

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'épreuve</u>	<u>Observations</u>
16/18 janvier	MAL	Winston Eagle Rally 500	Nouvelle inscription/New entry Malaysia Motor Sports Club
31 janvier	S	Hjortrundan	Annulé/Cancelled
28 février	S	Skaraborgsnatta	Nouvelle date/New date : 7 février
28/29 mars	B	12 Uren van Tiel	
11/12 avril	A	Lavanttaler Mitternachts Rallye	Nouvelle date/New date : 4/5 avril
10/12 avril	E	Rallye Maspalomas Championnat d'Europe des Rallyes Coef. 1 - European Rallye Championship	Confirmation de la date
18/19 avril	E	Rallye Isla de Gran Canaria	Nouvelle date/New date : 2/3 mai
25/26 avril	B	Eurally	Organisateurs : A.M.U. Mr. J.J. de Clippel - Herentalsebaan , 146-152 Tel. 031/22-38-30 - 2100 DEURNE
29 avril	GB	Rallysprint	Nouvelle date/New date : 7 mai
25 mai/1er juin	TN	Rallye de Tunisie	Nouvelle inscription/New entry
18/20 juin	R	Rallye du Danube Championnat d'Europe des Rallyes Coef. 2 - European Rally Championship	Nouvelle date/New date : 11/13 juin
27/28 juin	E	Rallye Orense TS1, T2, GTS3, GT4, SP5	Nouvelle inscription/New entry Escuderia Orense - Avda - Habana 32 ORENSE - Tel. 88/23 63 12
27/28 juin	E	Rallye Fallas	Nouvelle date/New date : 16/17 mai

R A L L Y E S (suite)

27/28 juin	F	Ronde Cévenole	Annulé/Cancelled
26/28 juin	D	Valvoline Rheinland-Pfalz-Rallye	Annulé/Cancelled
15/19 juillet	MAL	Winston Eagle Grand National Rally	Nouvelle inscription/New entry : Malaysia Motor Sport Club
21/23 août	E	Rallye Rias Bajas	Nouvelle date/New date : 7/9 août
4/6 septembre	B	Criterium L. Bianchi Championnat d'Europe des Rallyes Coef. 2 - European Rally Championship	Nom exact/Correct name : Criterium L. Bianchi-Cornix
12 septembre	D	ADAC - Reichsstadt - Rallye Esslingen	Nouvelle date/New date : 5 septembre
12/13 septembre	E	Rallye Principe de Asturias	Nouvelle inscription/New entry : Real Automovili Club de Asturias Pelayo 4 - OVIEDO Tel. 85/22 29 42
6/13 octobre	TN	Raid Tunisie	Nouvelle inscription/New entry
10/11 octobre	B	Boucles de Seraing	Annulé/Cancelled
18/24 octobre	CI	Rallye Côte d'Ivoire Championnat du Monde des Rallyes World Rally Championship	Nouvelle date/New date : 24/31 octobre
6/8 novembre	A	Raika - Rallye Tyrol	Nouvelle inscription/New entry : Autosport Seefeld 6100 SEEFELD - Postfach 84
21/22 novembre	F	Critérium des Cévennes	Date exacte/Correct date : 14/15 novembre
21/22 novembre	A	300 Minuten Rallye	Nouvelle inscription/New entry : Arboe-Weiz - 8160 WEIZ - Postfach 87
11/13 décembre	A	Saalbacher Eis-und Schnee Rallye	Nouvelle inscription/New entry : MSC-Zell Am See - 5751 MAISHOFEN Atzing 110 - Tel. 06542/8257, 8385

C O U R S E S D E C O T E - O F F R O A D

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'épreuve</u>	<u>Observations</u>
12 avril	B	Rallycross Arendonk	Nouvelle date/New date : 26 avril
10 mai	DK	Rallycross Ring Djursland	Nouvelle inscription/New entry : Djursland Motor Klub Auto C/O U. Aubertin - Oxholm Niels Andersensvej 53 2900 HELLERUP Tel. 45(0)1 65 27 25 - 45(0) 6 38 41 68
30/31 avril	B	Course de Côte de Vresse	Nouvelle date/New date : 9/10 mai
21 juin	D	Waldbroel - Championnat d'Europe Autocross - European Autocross Championship	Nouvelle date/New date : 10 mai
21 juin	E	Course de Côte Urbasa	Nouvelle date/New date : 28 juin
12 juillet	I	Collesano Piano Zucchi	Nouvelle date/New date : 5 juillet
27/28 juin	F	Course de Côte Abreschviller	Nouvelle date/New date : 13/14 juin
2 août	B	Course de Côte de Spa Francorchamps	Nouvelle inscription/New entry : Fléron Motor Organisation C/O Mr. A. Louys Rue de Magnée 39 4620 FLERON - Tel. 041/58 37 90
13 septembre	DK	Rallycross Ring Djursland	Nouvelle inscription/New entry : Djursland Motor Klub Auto C/O U. Aubertin - Oxholm Niels Andersensvej 53 2900 HELLERUP Tel. 45(0)1 65 27 25 45(0)6 38 41 68

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1981
1981 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

Date	Nom de l'Épreuve - Name of Event	Classes	Organisateurs - Organizers
10 janvier	Amaroo Park	AUS	
25 janvier	Umhlangarocks	ZA	Natal Karting Ass. 20 church Street Redhill - DURBAN
5/6 février	Middle East Race	KWT	Kuwait International Touring et Automobile Club - Mr. H.E. Carpenter - Airport Road Khaldiya - P.O. Box 2100 Tel. N° 815192
27/28 février 1er mars	Oran Park	AUS	
21/22 mars	Championnat Benelux Mondercange	L	A, C, N K.C. Mondercange - C/O Melle Olivia Decker 103, rue Émile Mark - DIFFERDANGE Tel. 58 59 45 (privé) - 4 23 45 (bureau)
28/29 mars	Walldorfer "Saisoneroöffnung" Walldorf	D	A MSC Walldorf Astoria - e.v. im ADAC Postfach 1371 - 6909 WALLDORF Tel. 0621/4704494
4/5 avril	Horrem	D	A, C, J, N KC - Horrem e.v. im KCD/AVD Th. von Wüllenweber - Str. 21 5014 KERPEN/HORREM Tel. 02273/1411 - oder 02275/4104
11/12 avril	Harsewinkel	D	A, C, E, J, N MSC Harsewinkel - e.v. im ADAC Am Schulkreuz 12 - 4834 Harsewinkel Tel. 05247/3601
20 avril	Cup Vado (Bologna)	I	
25/26 avril	Hamburg - Geejthacht	D	A, C, E, J, N RSG Hamburg e.v. im ADAC Luhdorfer - Waldweg 26 2090 WINSEN/LUHE Tel. 04171/7740
25/26 avril	Neumünster	D	A, C, N MSC Neumünster - e.v. im ADAC Moltkestr. 15 2350 NEUMUNSTER Tel. 04321/12121
2/3 mai	Global Cup - Rye House	GB	Hoddeson Kart Club
3 mai	Michelhausen	A	Kart Klub Michelhausen 115 WIEN - Goldschlagstr. 118 Tel. 0222/9238974

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1981
1981 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

suite 1

Date	Nom de l'Épreuve - Name of Event		Classes	Organisateurs - Organizers
9/10 mai	Hagen	D	A, C, J, N	Kart Club von Deutschland - e.v. AvD Postfach 710266 - 6000 FRANKFURT 71 Tel. 0611/6606218
16/17 mai	Liedolsheim	D	A, C, E, J, N	TC Liedolsheim e.v. im KCD/AVD Leibnitzstr. 5 - 7521 DETTENHEIM Tel. 07247/7084
17 mai	Ronnie Peterson Memorial Orebro Karting Ring	S	Mini F, F FN A, C, E	Orebro BMCK - Box 1716 701 17 OREBRO
24 mai	Prix de Ljubljana Javna Skaladista	YU	A, C	Auto-moto drustvo "Moste" Jana Husa 1/1 - 61000 LJUBLJANA Tel. (061) 43-901
23/24 mai	Garching	D	A, J, N	Kart Club von München - e.v. im ADAC Augustenstr. 33 - 8000 MÜNCHEN 2 Tel. 089/14802960
23/24 mai	Solitude	D	A, C, J, N	Württ. Go-Kart - Klub - e.v. im ADAC Gmünder Str. 36 - 7060 SCHORNDORF Tel. 07181/65559
24/25 mai	World Cup - Heysham - Morecombe	GB		Morecambe and Heysham KC
24 mai	EjFa Open - Axamo Ring	S	Mini F, F, FN, A, C, E	Jönköpings Karting Club - Box 149 551 02 JÖNKÖPINGS
30/31 mai	Coppa Campione - Jesolo	I		
30/31 mai	Oldenburg	D	A, C, E, N	MSC Oldenburg e.v. im ADAC Nelkenstr. 42 - 2900 OLDEENBURG Tel. 0441/87400
6/7 juin	Grand Prix de St-Auban	F		A.S.K. François Cevert - Mr. J.M. Delmaere B.P. 79 - 04100 MANOSQUE
6/8 juin	Rodby	DK	A, C, E, N	Rodby Go-Kart Klub - Jens Jensen Arovej 2 - 4600 KOGE Tel. 45(0) 365 72 75
7/8 juin	Coupe pour le Ruban Bleu d'Odra - Kozle	PL	125	18, rue Powstancow - Slaskich 45086 OPOLE - Tel. 39-401
13/14 juin	Bácsép Cup - Kecskemet	H	A, C	Badsép SC. - Kecskemét - Kurucz Krt. 23

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1981

1981 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

suite 2

Date	Nom de l'Épreuve - Name of Event	Classes	Organisateurs - Organizers
14 juin	Championnat d'Europe par Équipes - European Championship Teams - Biesheim	F	
20 juin	Nordkalott Cup - Kallax	S	Mini F, FN, C
21 juin	Grand Prix des Nations Le Creusot	F	
20/21 juin	Oppenrod	D	A, C, J, N
			KCD und KV Oppenrod - ev. (AVD) Postfach 710266 - 6000 FRANKFURT 71 Tel. 0611/6606218
27/28 juin	Berlin	D	A, C, E, N
			KC Berlin - e.v. im KCD/DMV Hubertus - Allée 48 - 1000 BERLIN 33 Tel. 030/8917806
27/28 juin	Vestsjaellands - Piston and Marinade Race	DK	A, E
			Vastsjaellands - Go-Kart Klub Sven Lautrup - Bredegade 15 4200 SLAGELSE Tel. 45 (0) 3 52 09 17
27/28 juin	Chalkuge CEE - Équipes Grand Prix de Mondercange Grand Prix de Luxembourg Mondercange	L	A, C1, C2
			K.C. Mondercange - C/O Melle Olivia Decker 103, rue Émile Mark - DIFFERDANGE Tel. 58 59 45 (privé)- 4 23 45 (bureau)
27/28 juin	Coupe Baltique KOSZALIN	PL	125
			70, rue Findera - 75-737 KOSZALIN Tel. 237-46
27/28 juin	Neu-Ulm	D	A, C, E, J, N
			ADAC - Ortsclub - Iller - Donau e.v. Ludwigstr. 1 - 7910 NEU-ULM Tel. 77171
27/28 juin	Cup of Friendship Malpils/Latvian	SU	C-2
			FAS of the USSR - POB 395 MOSCOW - D-362
28 juin	St-Sampsons	GB	
			Guernsey K.C.
4/5 juillet	Harsewinkel	D	A, C, N
			MSC Harsewinkel - e.v. im ADAC Am Schulkrenz 12 - 4834 HARSEWINKEL Tel. 05247/3601
5/6 juillet	Lappcupen - Trollringen	S	A, C, E, F, FN, Mini F
			Lycksele MK - Box 110 92100 LYCKSELE

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1981

1981 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

suite 3

Date	Nom de l'Épreuve - Name of Event	Classes	Organisateurs - Organizers
11/12 juillet	Manching	D	A, C, J, N
			Motorsport Club Manching - e.v. im ADAC Lilienthalstr. 147 - 8072 MANCHING Tel. 08459/1098
12 juillet	Coupe Juniors Dame Juniors Cup/Ladies - Locarno	CH	
			Kart-Club de Suisse - 9, av. de Rumine 1005 LAUSANNE Tel. 021/22 27 22 - Telex 648 72
11/12 juillet	Lappcupen - Hark-Vallen	S	A, C, E, F, FN, Mini F
			Froso IF - Box 25 - 832-01 FROSON
18/19 juillet	Hagen	D	A, B, C, J, N
			KCD und Ortsclub Hagen - e.v. (Avd) Postfach 710266 - 6000 FRANKFURT 71 0611/6606218
18/19 juillet	Championnat International de Pologne - Bydgoszcz	PL	
			68, rue Jagielloriska, b12 85-027 BYDGOSZCZ Tel. 410331
23 juillet	Holiday Race - BP Karting Ring	S	A, C, FN, F
			Malmö AK - Box 4165 - 203 12 MALMÖ
25 juillet	Holiday Race - Åsum Ring	S	A, C, FN, F
			Kristianstad KK - c/o Åke Svensson Backsvalevägen 1 - 29700 DEGEBERGA
25/26 juillet	Volán - Cup - Cyör	H	A, C
			Györi Volán SC - Cyör, Ipar u. 99 9022 Tel. 96-15-500
26 juillet	Championnat d'Europe Individuel - European Championship individuel - Horrem	D	A/100
			Kart-Club von Deutschland - e.v. Postfach 710266 - 6000 FRANKFURT 71 Tel. 0611/66 06218 - Telex 041 - 1237
2 août	Championnat d'Europe 140 European Championship 140 - Nivelles -	B	
8/9 août	Garching	D	A, J, N
			Kart Club von München - e.v. im ADAC Augusteustr. 33 - 8000 MUNCHEN 2 Tel. 089/6015146
15/16 août	Walldorf	D	N
			MSC Walldorf - Astoria - e.v. im ADAC Postfach 1371 - 6909 WALLDORF Tel. 0621/4704494
15/16 août	Fassberg	D	A, C, E, J, N
			MTC Fassberg e.v. im ADAC Falkenweg 5 - 3105 FASSBERG Tel. 05055/8686

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1981

1981 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

suite 4

Date	Nom de l'Épreuve - Name of Event	Classes	Organisateurs - Organizers
15/16 août	Mantorp Park	S	MK Scandia
19/20 août	Coupe de la Paix et Amitié Kecskemét	H	A, C Bácsép SC. - Kecskemét, Kurucz - krt. 23 - 6000
23 août	Prix de Ptuj	YU	A, C Auto-moto drusstvo - Cvetkov trg 4 62250 PTUJ Tel. (062) 771-033
22/23 août	Silverstone - British Grand Prix	GB	RAC-MSA - 31é Belgrave Square LONDON SW1X8QH
29/30 août	Coupe de la Paix et de l'Amitié Bydgoszcz	PL	68, rue Jagiellonska, bl 2 85027 BYDGOSZCZ Tel. 410331
30 août	Prix de Celje Autopoligon Ljubecna	YU	A, C Auto-moto drustvo "Slandro" Ljubljanska 37 - 63000 CELJE Tel. (063) 22-863
3 septembre	Hill Climb Bouleybay	GB	Jersey KC
5/6 septembre	Dahlem	D	A, C, E, J, N GKRG - Jünkerath - e.v. im KCD/AVD Schüllerstr. 12 - 5532 JUNKERATH Tel. 06597/2722 oder 0221/881855
6 septembre	St-Brelades	GB	Jersey K.C.
6 septembre	Championnat d'Europe C1-125cc European Championship C1-125cc - Axamo -	S	
13 septembre	European Championship C2-125cc SF Championnat d'Europe C2-125cc - Lappeenranta -	SF	
12/13 septembre	Horrem	D	A, C, E, J, N KC Horrem - e.v. im KCD/AVD Th. von Wüllemweberstr. 21 5014 KERPEN-HORREM Tel. 02273/1411 und 02275/4104
19/20	Solitude	D	A, C, J, N Württ. Go-kart-Club e.v. im ADAC - Gmünder Str. 36 7060 SCHORNDORF 07181/65559
19/20	Matches Pologne-Yougoslavie Kozle/Bydgoszcz	PL	18, rue Powstancow S1 - 45086 OPOLE Tel. 39-401

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1981

1981 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

suite 5

Date	Nom de l'Épreuve - Name of Event	Classes	Organisateurs - Organizers
20 septembre	Championnat du Monde World Championship - Jesolò	I	
26/27 septembre	Oppenrod	D A, C, J, N	KCD/AVD und KV-Oppenrod e.v. Post Fach 710266 - 6000 FRANKFURT 71 Tel. 0611/6606218
27 septembre	Sanremo	I	
26/27 septembre	Revanche des Champions Grand Prix de la Commune de Mondercange - Mondercange	L A, E	K.C. Mondercange - C/O Melle Oliva Decker 103, Rue Émile Mark - DIFFERDANGE Tel. 58 59 45 (privé) - 423 45 (bureau)
3/4 octobre	Orange	AUS	
4 octobre	Michelhausen	A	Kart Club Michelhausen - 1150 WIEN Goldschlagstr. 118 Tel. 0222/92 38 974
9/11 octobre	Japan Kart Grand Prix - Sugo -	J A	SL Kart Club - C/O Yamaha Motor Co., Ltd N° 2500 SHINKAI - Iwata-shi Shizuoka-Ken Tel. 05383-2-1111
11 octobre	Salzburgring	A	Erster Salzburger - Kart-Rennclub 5020 SALZBURG - Santnergasse 9a
17/18 octobre	Liedolsheim	D A, C, E, J, N	TC Liedolsheim - e.v. im KCD/AVD Leibnitzstr. 5 - 7521 DETTENHEIM Tel. 07247/7084
29 novembre	Championnat d'Asie Individuel et Équipes Asia Championship Individual and teams - Victoria Park	HK	

1980 WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

[illegible]

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS 1980

1980 WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

COUPE DES CONSTRUCTEURS/CONSTRUCTORS' CUP

	Argentine	Brésil	Afrique du Sud	USA - Ouest	Belgique	Monaco	France	Total demi-saison	Grande-Bretagne	Allemagne	Autriche	Pays-Bas	Italie	Canada	USA - Est	Total
1- WILLIAMS	9	4	2	—	10	9	10	44	13	10	10	3	10	15	15	120
2- LIGIER	—	3	10	1	9	6	10	39	—	9	3	4	1	4	6	66
3- BRABHAM	6	—	3	9	—	4	3	25	6	3	2	9	9	1	—	55
4- RENAULT	—	9	9	—	3	—	2	23	—	—	9	6	—	—	—	38
5- LOTUS	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	1	—	3	—	4	14
6- TYRRELL	3	—	—	—	2	—	—	5	5	—	—	2	—	—	—	12
7- ARROWS	—	1	1	6	—	3	—	11	—	—	—	—	—	—	—	11
8- FITTIPALDI	4	—	—	4	—	1	—	9	—	—	—	—	2	—	—	11
9- Mc LAREN	1	2	—	3	—	—	—	6	1	—	—	1	—	3	—	11
10- FERRARI	—	—	—	2	1	2	—	5	—	1	—	—	—	2	—	8
11- ALFA ROMEO	2	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	4

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES 1980

CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES 1980

1980 WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	DAYTONA	BRANDS HATCH	MUGELLO	MONZA	SILVERSTONE	NURBURGRING	24H MANS	WATKINS GLEN	MOSPORT	VALLELUNGA	DIJON	TOTAL REEL	TOTAL RETENU
DIVISION : Jusqu'à 2 L													
1. LANCIA	20	20	20	20	20	20	20	20	(20)	(20)	-	200	160
2. BMW	-	-	-	-	15	12	-	-	-	12	20	49	49
3. PORSCHE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	15	15
4. FORD	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	4
DIVISION : + de 2 L													
1. PORSCHE	20	20	(15)	20	20	20	20	20	20	(15)	(20)	210	160
2. LANCIA	-	-	20	-	-	-	-	-	-	20	-	40	40
3. OPEL	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	3

1980 WORLD RALLY DRIVERS CHAMPIONSHIP

[illegible]

1980 WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR MAKES

[illegible]

1980 EUROPEAN F2 CHAMPIONSHIP

	Thruxton	Hockenheim	Nürburgring	Valllunga	Pau	Silverstone	Zolder	Mugello	Zandvoort	Pergusa	Misano	Hockenheim	Total réel	Total retenu
1- Brian HENTON	9	6	6	9	4	-	6	9	-	6	6	-	61	61
2- Derek WARWICK	6	-	4	4	-	9	3	6	6	-	4	-	42	42
3- Teo FABI	-	9	9	-	-	3	-	4	4	-	-	9	38	38
4- Manfred STOHR	-	-	3	2	6	-	4	1	-	9	-	4	29	29
5- Andréa de CESARIS	4	-	-	6	-	6	-	2	-	1	9	-	28	28
6- Richard DALLEST	-	-	-	-	9	-	-	-	9	2	-	3	23	23
7- Huub ROTHENGATTER	1	2	1	-	-	2	9	-	-	3	3	-	21	21
8- Mike THACKWELL	-	-	-	3	3	4	1	-	-	-	-	-	11	11
9- Angel GUERRA	-	-	-	-	2	1	2	3	-	-	2	-	10	10
10- Chico SERRA	3	3	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	9	9
11- Alberto COLOMBO	-	4	-	1	1	-	-	-	-	-	1	2	9	9
12- Nigel MANSELL	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	6	8	8
13- Manfred WINKELHOCK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	4
14- Oscar PEDERSOLI	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
15- Jochen DAUER	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
16- Giuseppe GABIANI Fredy SCHNARWILER	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 -	- -	- -	- 1	1 1	1 1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F3 - 1980

1980 EUROPEAN F3 CHAMPIONSHIP

	Nurburgring	Zeltweg	Zolder	Magny Cours	Zandvoort	La Châtre	Mugello	Monza	Misano	Knutstorp	Silverstone	Jarama	Kassel Calden	Zolder	Total réel	Total retenu
1- Michele ALBORETO	4	9	-	-	3	9	6	9	-	3	4	-	9	4	60	60
2- Thierry BOUTSEN	9	6	9	9	6	-	2	-	-	6	-	3	3	1	54	54
3- Corrado FABI	1	3	-	-	4	6	9	4	6	9	-	2	6	-	50	50
4- Mauro BALDI	3	-	-	2	9	4	4	-	9	-	-	9	2	3	45	45
5- Philippe ALLIOT	6	4	6	6	-	-	-	3	3	1	-	4	-	6	39	39
6- Philippe STREIFF	-	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-	-	4	9	16	16
7- Kurt THIIM	-	-	2	4	2	-	-	-	-	4	1	-	-	-	13	13
8- Alain FERTE	-	-	-	1	-	1	-	-	4	-	-	6	-	-	12	12
9- Enzo COLONI	-	-	-	-	-	-	3	6	-	-	-	-	-	-	9	9
10- WHITE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	9	9
11- Oscar LARROURI	-	2	-	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	2	8	8
12- WILSON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	6	6
13- Frank JELINSKI	2	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5	5
14- P FABRE	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	5	5
15- Michael BLEEKEMOLEN	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
16- TASSIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	3
Danièle ALBERTIN	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Eddy BIANCHI	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	2
JORDAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	2

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1981
1981 EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP**

	Ampus	Alpi	Montseny	Estrela	Dobratsch	Coppa Sila	Coppa Carotti	Trento Bondone	Schauinsland	Coppa Teodori	Mont Dore	Les Rangiers	Türkheim	Cefalu	Puigmajor	Total réel	Total retenu
1 - Jacques ALMERAS	20	20	20	20			20	20	(15)	(20)	20	20	20	20	20	255	220
2 - Roland BIANCONE (*)	20	20	20	20	20			20	20	20	(15)	(15)	20	20	20	250	220
3 - Gérard PRADELLE	20	20	20	20	20		20		20	20	20	(10)	20	20		230	220
4 - Yves EVRARD	15		20	15			15	20	15	(15)	20	(10)	12	20	20	197	172
5 - Herbert STENGER		20		20		20	20	(15)	20	20	15	12	20			182	167
6 - Hartmut BOEHME	8	15	15			20	(15)	20	12	15	(8)	8	12		20	178	145
7 - Karl LINNIG	12	12	10			20	20	(15)	12	15	(10)	12	12		15	165	140
8 - Jacques GUILLOT	12	15	15		20		10		12	15	12	(12)	12		15	150	138
9 - Edgar GRUND		12	15	12	12	15	12		(3)	(12)	8	6	8	15	10	140	125
10 - Urs HAUENSTEIN	10				15			6		12	4	8	4		12		71
11 - Jacques VERNAY	1	10	12	15						10	0	10	6		3		60
12 - Gérard GURTNER													1	0			15
(*) Coupe FIA de la Montagne/FIA Cup																	
Voitures de compétition																	
1 - Jean-Marie ALMERAS	20	20	20	20			20	20	20	(20)	20	20	20	(20)	20	260	220
2 - Michel PIGNARD	20	(12)	20	20	20		20	15	20	20	20	20				207	195
3 - Jean-Louis BOS	15	15	15	15	15	20	(12)	(12)	(10)	(10)	12	15	20	20	20	226	182
4 - Claude JEANNERET	15		15	15		20		15	12	15	15	12			15	164	164
5 - Josef CSERKUTI	8	8			12	10	12	(10)	6		3	3				84	74
6 - Eckard SCHIMPF	12	12							10			6	12			64	64

- 1- Antonio ZANINI
- Jorge SABATER
- 2- Bernard BEGUIN
- 3- Adarico VUDAFIERI
- 4- Ari VATANEN
- 5- Mauro PREGLIASCO
- 6- Stig BLOMQUIST
- 7- Jean RAGNOTTI
- 8- Holger BOHNE
- 9- Blazej KRUPA
- 10- Tony POND
- 11- Jorge de BAGRATION
- 12- Anders KULLANG
- 13- Maurizio VERINI
- 14- Hannu MIKKOLA
- 15- Achim WARMBOLD
- 16- Bernard DARNICHE
- 17- Per EKLUND
- 18- Svatopluk KVAIZAR
- 19- Markku ALEN
- 20- Antonio TOGNANA
- 21- Robert DROGMANS
- 22- Walter ROEHL
- 23- Dario CERRATO
- 24- Jimmy Mc RAE
- 25- Bjorn JOHANSSON
- 26- Reinhard HAINBACH
-
- 33- Michèle MOUTON.
- Annie ARILL

• Coupe des Dames

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	Total Réel	Total Retenu	
1. Antonio ZANINI Jorge SABATER					80											60								36						80					60	40						40	(20)	476	456				
2. Bernard BEGUIN																40							60					48				18	40	36		60	60	40			20				382	382			
3. Adarico VUDAFIERI																																													208	208			
4. Ari VATANEN																																													195	195			
5. Mauro PREGLIASCO					48	60																													15										172	172			
6. Stig BLOMQVIST																																													150	150			
7. Jean RAGNOTTI			40																																										150	150			
8. Holger BOHNE							20																																					144	144				
9. Blazej KRUPA					4					15							45																												141	141			
0. Tony POND																																													140	140			
1. Jorge de BAGRATION					60																																									136	136		
2. Anders KULLANG					80																																									134	134		
3. Maurizio VERINI					8			24																																						126	126		
4. Hannu MIKKOLA					40		40																																							120	120		
5. Achim WARBOLD																																															120	120	
6. Bernard DARNICHE							40																																							120	120		
7. Per EKLUND						12																																								110	110		
8. Svatopluk KVAIZAR																																															104	104	
9. Markku ALEN								24																																						104	104		
0. Antonio TOGNANA																																															103	103	
1. Robert DROOGMANS																																															100	100	
2. Walter ROEHL																																															100	100	
3. Dario CERRATO								30																																						90	90		
4. Jimmy Mc RAE			20			32																																							88	88			
5. Bjorn JOHANSSON																																															87	87	
6. Reinhard HAINBACH																																															87	87	
----- 3. Michèle MOUTON* Annie ARII			20																																												68	68	
* Coupe des Dames																																																	

Total Réel

Total Retenu

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 1980

1980 EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

- 1- Jaenner Rally
- 2- Arctic Rally
- 3- Boucles de Spa
- 4- Galway Rally
- 5- Rallye Costa Brava
- 6- Swedish Rally
- 7- Sachs Winter Rally
- 8- Snow Rally
- 9- Rallye de Sicile
- 10- Yu Rally
- 11- Circuit of Ireland
- 12- Saarland Rally
- 13- Rallye Isola d'Elba
- 14- Criterium L. Bianchi
- 15- Costa Smeralda
- 16- Criterium Alpin
- 17- Zlatni Piassatzi
- 18- 4 Regioni
- 19- Rallye de Lorraine
- 20- South Swedish Rally
- 21- Hessen Rally
- 22- Rallye du Danube
- 23- Scottish Rally

- 24- Rallye d'Antibes
- 25- Rallye de Orense
- 26- Rallye del Ciocco
- 27- 24 h d'Ypres
- 28- Rallye Skoda
- 29- Rallye de Pologne
- 30- Rallye "CS"
- 31- Hunsrück Rally
- 32- Volta Ilha da Madeir
- 33- Rallye des 1000 Lacs
- 34- Sachs Rallye Baltic
- 35- Rallye Halkidiki
- 36- Manx Trophy
- 37- Tour de France
- 38- Cyprus Rally
- 39- Arboe Rally
- 40- Rallye de Varsovie
- 41- Rallye du Vin
- 42- Oeasc Rally
- 43- Rallye d'Espagne
- 44- Rallye San Marino
- 45- Rallye de l'Algarve
- 46- Rallye Catalunya

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1981
1981 EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1980

1980 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

"CONSTRUCTEURS/MAKES"

	Monza	Vallelunga	Brands Hatch	Salzburgring	Brno	Pergusa	Nurburgring	Silverstone	Zolder	Total Réel	Total Retenu
1000 cc à 1300 cc											
1- SKODA	(15)	20	20	20	20	20	(8)	20	20	163	140
2- ALFA ROMEO	20	12	12	—	12	—	—	—	—	56	56
3- AUDI	—	—	—	—	15	—	15	—	—	30	30
4- DATSUN	—	—	8	—	—	—	20	—	—	28	28
5- TALBOT	—	—	10	—	1	—	12	—	—	22	22
6- LADA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1300 cc à 1600 cc											
1- AUDI *	20	20	20	20	20	20	20	(20)	(20)	180	140
2- FIAT	12	15	—	12	—	—	10	10	—	59	59
3- BMW	—	—	—	—	—	15	—	—	15	30	30
4- VW	—	—	10	—	10	—	8	—	—	28	28
5- MITSUBISHI	—	—	12	—	—	—	—	—	—	12	12
6- LADA	—	—	—	—	8	—	—	—	—	8	8
* Champion d'Europe/ European Championship											
1600 cc à 2000 cc											
1- BMW	20	20	20	20	20	20	20	(20)	(20)	180	140
2- ALFA ROMEO	15	15	—	—	—	12	15	—	—	57	57
3- OPEL	12	—	—	—	—	—	10	—	—	22	22
4- FORD	8	—	—	—	8	—	4	—	—	20	20
5- TOYOTA	—	—	—	6	—	—	6	—	—	12	12
2000 cc à 3000 cc											
1- FORD	15	15	15	(12)	15	—	15	20	15	122	110
2- MAZDA	—	—	—	20	20	—	20	—	20	80	80
3- OPEL	20	20	10	—	—	—	12	—	—	62	62
4- BMW	—	—	20	15	—	—	—	15	—	50	—
+ 3000 cc											
1- BMW	20	20	—	20	—	20	—	20	20	120	120
2- MERCEDES	15	—	—	—	—	—	20	—	—	35	35

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1980

1980 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

"PILOTES"

Total Retenu	Monza	Vallelunga	Brands Hatch	Salzburgring	Brno	Pergusa	Nurburgring	Silverstone	Zolder	Total Réel	Total Retenu
1- Helmut KELLENNERS Siegfried MUELLER Jr.	— —	15 15	20 20	— —	20 20	15 15	2 2	15 15	20 20	107 107	107 107
3- Humberto GRANO Harald NEGER Heribert VERGINZ	— — —	20 20 20	20 20 20	— — —	— — —	20 20 20	— — —	20 20 20	6 6 6	86 86 86	86 86 86
6- Marco VANOLI Enzo CALDERARI	— —	8 8	15 15	12 12	12 12	12 12	12 12	— —	15 15	74 74	74 74
8- Willi BERGMEISTER Hans NOVAK	— —	10 10	12 12	12 12	6 6	10 10	15 15	(4) (4)	— —	75 75	71 71
10- Dieter KINDLMANN	—	6	10	20	15	—	—	2	—	53	53
11- Peter SIEKEL Manfred TRINT	— —	12 12	3 3	8 8	8 8	— —	— —	10 10	— —	41 41	41 41
13- Dieter QVESTER	—	15	—	—	—	—	20	—	—	35	35
14- Clemens SCHICKENTANZ Jeorg DENZEL	— —	15 15	— —	— —	— —	— —	20 20	— —	— —	35 35	35 35

1981 EUROPEAN RALLYCROSS CHAMPIONSHIP

[illegible]

1980 EUROPEAN RALLYCROSS CHAMPIONSHIP

1986 LONG LEAN HALL CROSS CHAMPIONSHIP

Dentition - Temporalis OC 359

COUPE D'EUROPE D'AUTOCROSS 1980

1980 EUROPEAN AUTOCROSS CUP

[illegible]