

fédération internationale de l'automobile

OCTOBRE 1981
N° 162



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

COMPOSITION DE LA FISA (Page 1 à 3)

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1982 (Page 4 à 26)

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE TOURISME 1982 (Page 46 à 48)

LISTE D'HOMOLOGATION (page 52 à 55)

LISTE DE VOITURES TRANSFEREES PROVISoireMENT EN GROUPES A et B (Page 56 à 59)

ANNEXE J 1982 (page 60)

MANUEL D'HOMOLOGATION (page 62 à 87)

LISTE A DES PILOTES DE RALLYE PRIORITAIRES POUR 1981 (Page 114)

MODIFICATIONS CALENDRIER 1981 (Fin du bulletin)

KARTING (Fin du Bulletin)

MEMBRES :

- M. JELTEN (B)
- J.M. BORDEU (RA)
- E. BUSER (CH) (Président C.I.K.)
- W. FRANCE (USA)
- R. FROST (NZ)
- R. HANNA (CAN)
- J. VAN ROSMALEN (NL)
- J.B. ROXBURGH (AUS)
- Y. TAKAGI (J)
- C. TORRES (P)
- B. TYE (GB)
- M. ZUNON-KIPRE (C)

1 représentant du B.P.I.C.A.
1 représentant de la F.G.C.A.

COMPOSITION OF THE FISA	(Page 1 à 3)
1982 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP REGULATIONS	(Page 27 à 45)
1982 EUROPEAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP	(Page 49 à 51)
HOMOLOGATION LIST	(Page 52 à 55)
LIST OF CARS PROVISIONALLY TRANSFERRED TO GROUPS A AND B BY THE FISA	(Page 56 à 59)
1982 APPENDIX J	(Page 60)
HOMOLOGATION MANUAL	(Page 88 à 113)
1981 SEEDED RALLY DRIVERS A LIST	(Page 114)
CHANGES IN 1981 CALENDAR	(End of the Bulletin)
KARTING	(End of the Bulletin)

Elections du 6 octobre 1981 :

Elections of 6 October 1981 :

COMITE EXECUTIF DE LA F.I.S.A.

F.I.S.A. EXECUTIVE COMMITTEE

PRESIDENT : J.M. BALESTRE (F)

VICE-PRESIDENTS :
M. AFANASIEV (SU)
F. de BAVIERE (E)
M. BOERI (MC)
A. DARDOUFAS (GR)
H. VON HANSTEIN (D)
F. SERENA (I)

MEMBRES :
M. BELIEN (B)
J.M. BORDEU (RA)
E. BUSER (CH) (Président CIK)
W. FRANCE (USA)
R. FROST (NZ)
R. HANNA (CDN)
J. VAN ROSMALEN (NL)
J.B. ROXBURGH (AUS)
Y. TAKAGI (J)
C. TORRES (P)
B. TYE (GB)
M. ZUNON-KIPRE (CI)

1 représentant du B.P.I.C.A.
1 représentant de la F.O.C.A.

COMPOSITION DES COMMISSIONS FISA 1982
COMPOSITION OF THE FISA COMMISSIONS 1982

COMMISSION TECHNIQUE/TECHNICAL COMMISSION

C. SCHILD (CH) (Président)
R. SIERRA (RA)
P. FRERE (B)
E. MORR (D)
G. CROMBAC (F)
J. BISHOP (USA)
J. BARABINO (MC)
G. BEGHELLA BARTOLI (I)
R. N. EASON GIBSON (GB)
H. JUNFORS (DK)

COMMISSION COURSES DE COTE/HILLCLIMB COMMISSION

E. SALITI (I) (Président)
N. VILHARINO (P)
P. SUPP (A)
R. BOQUIS (F)
M. ARNAU (E)
P. GUTJAHR (CH)
M. ADANT (B)
E. SCHIMPF (D)
F. WEGENER (CH)

COMMISSION SECURITE/SAFETY COMMISSION

J. CORSMIT (Président) (NL)
B. MARTIN (USA)
J.M. BORDEU (RA)
R. ISOART (MC)
A. ROGANO (I)
R. PEART (CDN)
K. STEINMETZ (D)
F. MURAC (F)
S. ROCCI (E)
J. L. BELL (NZ)
1 représentant A.I.C.P. (G. BACCIAGALUPPI)
1 représentant Pilotes (J. SCHECKTER)

COMMISSION OFF-ROAD/OFF-ROAD COMMISSION

J. CORSMIT (Président) (NL)
B. JONSSON (S)
B. GRAFENHORST (D)
S. QUARONI (I)
R. YSCHARD (F)
J. FERRER (E)
P. SUPP (A)
L. NEEDHAM (GB)
A. MONTOISY (B)
1 représentant E.R.A. (B. RUNG).

COMPOSITION DES COMMISSIONS FISA 1982

COMPOSITION OF THE FISA COMMISSIONS 1982

**COMMISSION DES RALLYÉS/
/RALLY COMMISSION**

G. GOUTARD (F) (Président)
C. TORRES (P)
R. ISOART (MC)
C. GLOSSOTIS (GR)
E. SALITI (I)
J.M. BORDEU (RA)
S. JABLONSKI (PL)
B. BHARDWAJ (EAK)
H. SCHWAEGERL (D)
M. ARNAU (E)
1 représentant du BPICA
1 représentant des Pilotes J. Todt

**COMMISSION DES REGLEMENTS/
/REGULATIONS COMMISSION**

R. HANNA (Président) (CDN)
A. PAVESI (F)
L. HALL (USA)
H. VON HANSTEIN (D)
C. GLOSSOTIS (GR)
C. FIORIO (I)
A. MURCIA (E)
R. SIERRA (RA)
J.B. ROXBURGH (AUS)
A. MACEDO GIRAO (Br)

**COMMISSION D'ENDURANCE/
/ENDURANCE COMMISSION**

O. MAFFEZZOLI (Président) (I)
J. ICKX (B)
W. LYDING (D)
P. AUMONIER (GB)
R. HANNA (CDN)
A. BERTAUT (F)
J. BISHOP (USA)
K. SUZUKI (J)
R. SIERRA (RA)

**VOITURES HISTORIQUES/
/HISTORICAL CARS**

MEMBRES DELEGUES PAR LA FISA :
MEMBERS DELEGATED BY FISA :
G. LURANI (Président) (I)
J.C. MENUT (F)
M. BOWLER (GB)
W. OUDE WEERNINCK (NL)
H. DOENHOF (D)
H. BENNIER (A)
(La FIVA élira 5 membres au mois de novembre)
(The FIVA will elect 5 members in November).

**COMMISSION DE DISCIPLINE/
/DISCIPLINE COMMISSION**

P. SOCHE (A) (Président)
P. ROBERTI (B)
Z. PAPLINSKI (PL)
A. MACEDO e CUNHA (P)
H. GOESTER (NL)
S. ALEFFI (I)
H. BOQUIS (F)
C. HANSEN (DK)
K. KUBON (D)
K. BOHRER (E)

**COMMISSION MÉDICALE/
/MEDICAL COMMISSION**

S. WATKINS (GB) (Président)
J. ISSERMANN (F)
E. ROVELLI (I)
H. SCULLY (CDN)
M. NALDA (E)
R. SCARLOT (MC)
A. STAFFEN (A)
H. IN DEN BOSH (NL)
K. STEINMETZ (D)
B. MARTINEZ-BRIONES (RA)

**COMMISSION DES HOMOLOGATIONS/
/RECOGNITION COMMISSION**

C. SCHILD (CH) (Président)
E. MORR (D)
J. TIMANUS (USA)
R. SIERRA (RA)
M. MAGNANELLI (I)
K. SUZUKI (J)
M. ZALETAEV (SU)
R.N. EASON-GIBSON (GB)
M. SERVAIS (B)
F. MURAC (F)

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 1982

REGLEMENT COMMUN

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS ET DES PILOTES

ARTICLE 1 : DISPOSITIONS GENERALES

- 1A Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE de la FIA comprend un TITRE pour les CONSTRUCTEURS et un titre pour les PILOTES.
- 1B Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE comptera au total QUINZE EPREUVES au maximum dont SEPT au maximum seront qualificatives pour le Titre Mondial du CHAMPIONNAT du MONDE des CONSTRUCTEURS.
- 1C La liste des épreuves qualificatives du CHAMPIONNAT du MONDE D'ENDURANCE sera établie par la FISA.
- Par pays européen, il ne sera pas organisé plus de DEUX épreuves qualificatives pour le CHAMPIONNAT DU MONDE réservé aux PILOTES.
- 1D Toutes les parties intéressées :
- ASN, Associations, Officiels, Promoteurs, Organisateur, Constructeurs, Concurrents et Pilotes ne pourront participer au CHAMPIONNAT du MONDE D'ENDURANCE de la FIA qu'à condition de respecter tous les textes et documents le régissant.
- 1E Dans le cadre du Code Sportif International de la FIA, ce Championnat est réglementé par :
- le présent règlement commun ;
 - les Règlements Techniques propres aux catégories de voitures admises.
- 1F Aucun constructeur, aucune association de Constructeurs, aucun concurrent, ne pourra organiser ou être associé avec une ASN, un club affilié à cette ASN ou à un organisateur pour l'organisation d'une épreuve du Championnat.
- 1G Le nom d'un commanditaire ne pourra être associé au Titre du Championnat ou à celui de l'une des épreuves qui en fait partie qu'en application du CHAPITRE XVI du Code Sportif International mais, en aucun cas, à celui d'une marque automobile.
- 1H Pour les deux Championnats, par marque de voiture il faut entendre le nom du Constructeur du moteur qui précédera toujours le nom du Constructeur du châssis. Pour l'obtention du titre de Champion de Monde d'Endurance des Constructeurs, seul le nom complet (moteur + châssis) sera pris en considération, l'ensemble étant indivisible. Le nom du Constructeur du châssis doit être homologué par l'ASN et la FISA.
- 1I Seule la FISA est habilitée à accorder des dérogations au présent Règlement commun.

ARTICLE 2 : RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIRES

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

Les renseignements nationaux spécifiques doivent donner les renseignements suivants :

- nom de l'Autorité Sportive Nationale;
- nom de l'Organisateur ;
- date et lieu de l'épreuve ;
- adresse complète, téléphone, télex à laquelle doivent être adressées toutes les demandes d'informations supplémentaires ;
- nom et longueur du circuit. Sens de la course. Distance (nombre de tours) ou durée de la course ;
- jours et heures des ESSAIS ;
- jour et heure du départ ;
- lieu, jour et heure des vérifications techniques ;
- disponibilité du carburant dans le paddock ;
- lieu des vérifications sportives ;
- lieu, heure et date du briefing ;
- lieu du tableau officiel d'affichage ;
- liste des principaux officiels de l'épreuve :
 - Commissaires Sportifs..... désigné par la FISA
 -) désignés par l'ASN
 -)
 - Directeur de Course..... désigné par l'ASN
 - Secrétaire du meeting..... désigné par l'ASN
 - Commissaire Technique Chef..... désigné par l'ASN
 - Médecin de l'ASN..... désigné par l'ASN
 - Inspecteur FISA de l'épreuve..... désigné par la FISA
- liste des prix et récompenses ;
- liste des obligations nationales particulières ;
- numéro du visa de l'Autorité Sportive Nationale ;
- numéro du visa de la FISA.

ARTICLE 3 : ORGANISATION

Les épreuves seront organisées dans le cadre des prescriptions du Code Sportif International de la FIA, en conformité avec le présent règlement du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, le règlement particulier de l'épreuve et des règlements techniques.

Tous les concurrents s'engagent à respecter ces textes de par le fait même de leur engagement dans le CHAMPIONNAT DU MONDE ou de leur participation à l'épreuve en question.

ARTICLE 4 : DEFINITION/STATUT

Les épreuves comptant pour le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE de la FIA et donnant lieu à attribution de points pour les titres de CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE des CONSTRUCTEURS et CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES, auront le statut d'épreuves internationales libres.

ARTICLE 5 : EPREUVE

La distance/la durée de l'épreuve est de
(800 km, 1 000 km, 6 heures, 12 heures, 24 heures)

ARTICLE 6 : SENS DE LA COURSE

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

ARTICLE 7 : VOITURES ADMISES

7.1 L'épreuve est réservée aux voitures des Groupes C et B de l'Annexe J.

7.2 Cependant, sont également admises jusqu'au 31 décembre 1982 les voitures appartenant aux catégories suivantes :

- Groupes 2 - 3 - 4 et 5 ;
- Groupe 6 jusqu'à 2 litres/ Groupe 5/75 jusqu'à 2 litres ;
- IMSA GT, GTX et AAGT.

Etant précisé :

- qu'elles ne seront pas prises en considération dans l'établissement du classement pour l'attribution des points du CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONSTRUCTEURS ;
- qu'elles doivent respecter intégralement le règlement de consommation du Règlement Technique du Groupe C (quantité maximale totale de carburant pouvant être emportée

etc...) ;

- en outre, les voitures du Groupe B devront également respecter ledit règlement de Consommation du Groupe C.

- 7.3 Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ et à participer aux essais sera arrêté par le règlement particulier de chaque épreuve.
- 7.4 L'emploi des couleurs distinctives de nationalité n'est pas obligatoire, comme stipulé à l'Annexe I du Code.
- 7.5 La publicité sur les voitures est autorisée dans les limites fixées par l'Autorité Sportive Nationale de l'Organisateur. Celle-ci ne doit pas être contraire aux intérêts du concurrent ou de l'équipe.
- 7.6 Le nom du pilote ainsi que la marque de la voiture seront inscrits visiblement sur la partie extérieure de la carrosserie conformément aux prescriptions du Code Sportif.
- 7.7 Sur chaque voiture figureront ses numéros de course.
- 7.8 Une numérotation distincte, prioritaire et unique pour toute la saison sera affectée aux voitures du Groupe C.
- 7.9 Pour les courses se déroulant en partie de nuit, les numéros latéraux devront être éclairés de façon adéquate.

ARTICLE 8 : CHANGEMENT DE VOITURE

- Un pilote pourra utiliser pour les essais plusieurs voitures à condition :
- qu'elles soient de la même marque et engagées par le même concurrent ;
 - qu'elles aient été vérifiées conformément à l'Article 16 du présent Règlement.

ARTICLE 9 : CARBURANT

- 1) Le seul carburant autorisé pour les moteurs à pistons alternatifs est l'essence possédant les caractéristiques suivantes :
 - 102 RON, la mesure étant effectuée selon la norme ASTM D 2699 et l'accentation ou le rejet du carburant selon ASTM D 3244 avec une certitude de 95 % ;
 - 2 % d'oxygène et 1 % d'azote en poids comme pourcentage maxima, le reste du carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant ni alcools, dérivés nitrés ou autres additifs pouvant augmenter la puissance.

Dans les pays où l'on ne peut se procurer commercialement de carburant qui n'atteint pas le degré d'octane de 102 RON, 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.

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

ARTICLE 10 : ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements, qui sera précisée dans le règlement particulier de l'épreuve, ne peut être postérieure à 15 jours avant celle prévue pour la course.

Les organisateurs ne peuvent refuser l'engagement d'un constructeur ou de son représentant, officiel prétendant au titre de CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS.

L'organisateur ne peut refuser l'engagement d'un pilote s'il a déjà acquis au moins 30 % du total des points obtenus par le conducteur alors en tête du classement provisoire du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES.

Pour la première épreuve qualificative de l'année, pour l'un ou l'autre titre du CHAMPIONNAT D'ENDURANCE, les classements finaux ayant servi à l'attribution des titres 1981 seront pris en considération.

ARTICLE 11 : EQUIPAGES

Les équipages ne doivent pas compter plus de trois conducteurs, suppléant compris.

ARTICLE 12 : LICENCE DES PILOTES ET DES CONCURRENTS

- a) Tous les concurrents et les pilotes devront détenir les licences internationales prévues par le Code et délivrées par leur ASN.
- b) Les licences devront être valables pour l'année en cours. Les Concurrents et les conducteurs ne devront pas avoir fait l'objet d'une suspension, d'une exclusion ou d'une disqualification.
- c) Les concurrents et les pilotes d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation devront, en outre, présenter l'autorisation prévue à l'Article 70 du Code Sportif.
- d) Les pilotes devront obligatoirement présenter leur fiche médicale internationale.

ARTICLE 13 : RESPONSABILITES DES CONCURRENTS ET DES PILOTES

- a) Il relèvera avant tout de la responsabilité du concurrent que toutes les personnes concernées par son engagement respectent toutes les lois et règlements.
Si un concurrent ne peut assister en personne à l'épreuve, il désignera par écrit un mandataire pour le représenter.

- b) Les concurrents devront s'assurer que les voitures restent conformes aux conditions d'admissibilité et de sécurité tout au long des essais et de la course.
Le fait de présenter une voiture au contrôle technique sera considéré comme une déclaration implicite de conformité.

- c) Au cours d'une compétition, la responsabilité officielle d'un concurrent ou de son représentant n'implique pas, en ce qui concerne l'observation des règlements, que la responsabilité d'un pilote ou celle de toute autre personne s'occupant d'une voiture régulièrement inscrite soit dérogée.
- d) Les concurrents, pilotes, assistants et invités devront à tout instant porter les

insignes d'identification qui leur auront été remis.

ARTICLE 14 : ASSURANCES

- a) L'organisateur doit envoyer à la FISA 90 jours avant la course le détail des risques couverts par la police d'assurance qui doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Cette police d'assurance sera tenue à la disposition des concurrents.
- b) Les organisateurs tiennent à souligner dans l'intérêt des concurrents et celui des personnes qui dépendent d'eux, l'avantage qu'ils ont à souscrire une assurance accident personnelle, s'ils n'en ont déjà une.

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

VERIFICATIONS

ARTICLE 15 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

- a) Tous les concurrents, ou leur représentant si celui-ci détient une procuration écrite, devront se présenter aux vérifications administratives et techniques qui se dérouleront la veille de la première journée d'essais officiels.

Les documents de compétition des concurrents et des pilotes devront être présentés lors des vérifications des voitures.

- b) La vérification consistera en un contrôle des documents - licence internationale, fiche médicale internationale, autorisation de l'ASN si nécessaire, etc... - et pourra être suivie, dans la même journée ou dans les jours suivants, d'un examen médical du pilote, si le Directeur de Course ou le Responsable Médical le juge nécessaire.
- c) Sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs, les concurrents et les pilotes qui ne se présenteront pas aux vérifications ne seront pas autorisés à prendre part aux essais et à la course.

ARTICLE 16 : VERIFICATIONS TECHNIQUES

- a) Les vérifications techniques préliminaires de la voiture pourront être effectuées séparément du contrôle du concurrent et des pilotes.
- b) Le numéro de course et les signes publicitaires doivent être en place sur la voiture avant les vérifications techniques. Aucune voiture ne pourra participer aux essais si elle n'a pas été approuvée par les Commissaires de l'Epreuve.
- c) Toute voiture qui, après approbation, serait démontée ou modifiée d'une façon qui affecte la sécurité du véhicule ou remet en question son éligibilité, ou qui serait impliquée dans un accident entraînant des conséquences analogues devra être présentée à nouveau à la vérification pour approbation.
- d) Le départ pourra être refusé à toute voiture pour des motifs de sécurité.

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

f) Pour chaque voiture vérifiée les Commissaires Sportifs publieront les résultats de la vérification.

g) Les Commissaires Sportifs et Techniques peuvent :

- contrôler les conditions d'éligibilité d'une voiture ou d'un concurrent avant ou après les essais et la course, à condition que le concurrent soit prévenu de cette intention et que l'heure et le lieu désignés pour cette vérification ne soient pas tels que la participation du concurrent et de la voiture aux essais ou à la course soit perturbée.

- demander lors d'une vérification technique qu'une voiture soit démontée par le concurrent afin de s'assurer que les conditions d'éligibilité ou de conformité sont bien remplies.

- demander au concurrent de leur fournir, lors de vérifications techniques et pendant la manifestation telles pièces et échantillons.

ESSAIS

ARTICLE 17 : ESSAIS - QUALIFICATIONS

a) Pour les épreuves du Championnat du Monde d'Endurance :

- de 1 000 km, 6 Heures et 800 km :

Il y aura une séance d'essais libres d'une durée de TROIS HEURES le jour précédant les essais officiels chronométrés. Il sera prévu DEUX séances d'essais qualificatifs d'une durée minimale d'UNE HEURE ET DEMIE, chacune séparée par une période d'au moins QUATRE HEURES.

- d'une durée de 12 Heures et plus :

Il y aura DEUX séances d'essais qualificatifs d'une durée minimale de QUATRE HEURES chacune (un intervalle minimal de 24 Heures séparera le début de chaque séance) dont la dernière heure se déroulera dans l'obscurité complète.

b) La dernière séance d'essais qualificatifs doit se terminer au moins 15 HEURES avant l'heure prévue pour le départ.

c) Un pilote ne peut qualifier qu'une seule voiture, mais il a le droit de participer aux essais qualificatifs au volant de plusieurs voitures.

d) Tout pilote doit avoir réalisé un temps qui le qualifie. Si une séance d'essais nocturnes est prévue, tout pilote doit avoir couvert au moins trois tours chronométrés.

e) Toute voiture ne peut être qualifiée que par l'un des pilotes constituant son équipage définitif.

f) Les minima de qualification exigés sont les suivants :

- pour les voitures et les pilotes : au maximum 130 % de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés lors des essais chronométrés.

Les Organismes sont habilités à exiger un pourcentage inférieur.

Le minimum de qualification doit avoir été réalisé par chacun des pilotes.

- pour les voitures : au maximum 110 % de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés dans chaque classe et chaque catégorie.

- g) Les organisateurs se réservent le droit d'interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'ils le jugeront nécessaire pour dégager la piste ou permettre le sauvetage d'un véhicule. Dans le cas des essais non chronométrés, ce temps ne sera pas obligatoirement rattrapé sauf, décision contraire du Directeur de Course, après accord avec les Commissaires Sportifs.

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

- h) Tous les tours des séances d'essais chronométrés seront chronométrés afin de déterminer la position du pilote au départ, conformément aux prescriptions de l'Article 20 b.

- i) Si le nombre de voitures qualifiées est supérieur au nombre de voitures admises au départ, trois voitures suppléantes seront désignées dans l'ordre des temps obtenus aux essais.

- j) Les Commissaires Sportifs pourront autoriser le départ des voitures jusqu'au nombre maximum prévu, si certaines de ces voitures n'ont pas réalisé les minima de qualification prévus ci-dessus pour des raisons de force majeure. Elles ne pourront cependant être admises qu'à condition qu'elles n'éliminent pas des voitures déjà qualifiées.

- qu'elles soient jugées capables de réaliser les minima de qualification ;

- que les pilotes offrent toute garantie de sécurité (connaissance du circuit, etc...)

Les voitures ainsi retenues partiront des dernières places de la grille de départ.

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

ARTICLE 18 : BRIEFING - SECURITE

- a) Un briefing des Pilotes aura lieu au moins une heure avant le départ de la course au lieu indiqué.
- b) Les Directeurs Sportifs des équipes sont invités à participer à ce briefing.
- c) Les concurrents concernés seront tenus pour responsables si l'un ou plusieurs de leurs pilotes n'assistait pas au briefing. Tout pilote qui n'assistera pas au briefing sera passible d'une amende.

ARTICLE 19 : DISCIPLINE GENERALE DE SECURITE

- a) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours des essais et de la course.
- b) Dans le cas où un conducteur se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture pour quelque raison que ce soit, la voiture devra dégager la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course ou des essais. Si le pilote lui-même est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir des Commissaires de piste de lui prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive, seul, à remettre son véhicule en marche et rejoint la course sans

commettre d'infraction, il ne sera pas mis hors-course.

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

d) Tout ravitaillement sur la piste même est interdit.

e) A l'exception du conducteur - et dans des cas exceptionnels des officiels compétents (voir Art.19 b) - personne n'est autorisée à toucher une voiture arrêtée.

f) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée. Il est autorisé de pousser une voiture qui ne peut démarrer sur la pré-grille.

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

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

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

Toute infraction à cet article commise pendant la manifestation entraînera l'exclusion.

ARTICLE 20 : GRILLE DE DEPART

a) La grille de départ sera constituée de deux files de voitures rangées dans l'ordre des meilleurs temps réalisés pendant les essais officiels chronométrés.

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

b) La place d'une voiture sur la grille de départ sera déterminée par son meilleur temps réalisé, par l'un des pilotes désignés pour former l'équipage définitif.

c) La place de toute voiture se trouvant dans l'impossibilité de gagner la grille de départ sera laissée vacante, les autres voitures gardant leur position sur la grille.

d) La procédure d'admission des suppléantes après l'affichage de la grille de départ doit être précisée par le Règlement Particulier de l'épreuve.

ARTICLE 21 : DEPART

Le départ sera donné lancé au moyen de signaux lumineux (si disponibles).

1) La sortie des stands sera fermée.

Toute voiture se trouvant encore dans les stands ne pourra prendre le départ qu'après le passage de l'ensemble du plateau devant la sortie des stands. Après que le départ ait été donné, la fermeture de la sortie des stands sera signalée par un avertissement donné 2 minutes plus tôt.

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

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

L'accès à la grille est interdit. Toute voiture n'ayant pas pris place sur la grille partira soit à l'arrière de celle-ci, soit des stands comme indiqué à l'alinéa 1.

b) Panneau 3 mn. Toutes les personnes, hormis les pilotes et les officiels, évacueront la grille.

c) Panneau 1 mn. Les moteurs seront lancés au moyen du démarreur, le pilote assis à son volant.

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

e) Pendant le tour de lancement, les voitures seront précédées d'une voiture pilote et suivies d'une voiture de sécurité. Les voitures devront conserver leur position sur la grille pendant ce tour. Lorsque la voiture-pilote s'efface avant la ligne de départ, le pilote de la voiture occupant la pole-position conservera la même allure jusqu'au moment où le départ sera donné.

f) Tout pilote qui se trouve dans l'impossibilité de démarrer devra le signaler.

- Sa voiture sera poussée jusqu'aux stands dès le départ du tour de formation ; il ne pourra rejoindre la course qu'après le passage de la dernière voiture devant la sortie des stands.

- Cette voiture devra effectuer le tour de formation mais il lui est interdit de doubler aucun concurrent et prendra obligatoirement le départ derrière la dernière voiture de la grille.

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

DEPART RETARDE

Si, au cours de la procédure de départ, la piste devient soudainement inutilisable, un panneau DEPART RETARDE - START DELAYED sera présenté à la ligne de départ. La procédure de départ sera alors reprise à partir du panneau 5 MINUTES dès que les conditions le permettront.

ARTICLE 22 : SIGNALISATION

a) Les instructions seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus dans l'Annexe H du Code Sportif International. Pour communiquer des renseignements à leurs pilotes, les concurrents ne doivent pas utiliser des drapeaux semblables, de quelque manière que ce soit, à ceux mentionnés dans l'Annexe H, Chapitre 11.

b) Si un concurrent utilise des moyens radio pour communiquer entre les stands et les voitures ou les postes de signalisation, l'installation doit être faite en conformité avec le règlement particulier de l'épreuve et les textes administratifs en vigueur dans le pays organisateur.

.../...

ARTICLE 23 : ZONE DE DECELERATION

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

ARTICLE 24 : RAVITAILLEMENTS

- a) Le système de ravitaillement sera spécifié dans le Règlement Particulier. Il pourra être utilisé :
- soit un système centralisé avec un orifice d'écoulement par stand ;
 - soit un réservoir par stand, dont le point le plus haut ne peut se trouver à plus de 2 m au-dessus de la surface de la piste des stands ; ce réservoir sera relié par un flexible au dispositif de remplissage qui doit être muni d'un "overflow" ;
 - soit des bidons NASCAR qui doivent être combinés à un "overflow".
- b) Le débit du système retenu pour le ravitaillement en carburant sera de 50 litres/minute. La FISA précisera le diamètre des orifices pour respecter la norme du débit.
- c) De l'huile pourra être ajoutée tous les 330 km seulement (à exprimer au Règlement Particulier en nombre de tours).
- d) Les ravitaillements ne peuvent se faire qu'aux stands.
- e) L'obligation ou non d'arrêter le moteur lors de tout ravitaillement sera en conformité avec la législation nationale ou locale dont relève l'épreuve.
- f) Le pilote peut rester à bord de sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement. Le concurrent devra s'assurer que, pendant toute la durée du ravitaillement, un employé muni d'un extincteur prêt à fonctionner se trouve à côté de la voiture.

ARTICLE 25 : ARRETS AUX STANDS - REPARATIONS

- a) Il est interdit de changer le bloc-cylindres (carter de vilebrequin et cylindres) les culasses et les carters de la boîte de vitesses et de pont (différentiel) le châssis ou la structure monocoque.
- b) L'utilisation de tout appareil générateur d'étincelles ou de température très élevée est interdite dans le stand et sur la piste de décélération. Le Règlement Particulier de l'épreuve pourra fixer les modalités et les conditions d'utilisation de ces matériels.
- c) Après chaque arrêt de la voiture, les mécaniciens devront débarrasser le sol de tout ce qui pourrait y avoir été déposé.
- d) Si un pilote dépasse son stand avant de s'arrêter, la voiture ne pourra être ramenée au stand que poussée par ses mécaniciens.
- e) L'utilisation de la marche arrière dans la zone des stands est formellement interdite.
- f) La rentrée sur la piste s'effectuera sous la direction de l'officiel responsable.

- g) Si de l'essence est stockée dans un stand, le concurrent doit fournir au moins deux extincteurs efficaces d'une capacité de 5 kg, et s'assurer de leur bon fonctionnement.
- h) Le stockage d'essence de réserve dans les stands doit être conforme au Règlement Particulier de l'épreuve et aux lois du pays de l'organisateur.
- i) Tout arrêt au stand doit obligatoirement entraîner l'arrêt du moteur (sauf cas prévu à l'Article 24 e). Pour tout réglage ou mise au point, le démarrage du moteur peut être effectué au moyen d'une source auxiliaire. Mais lorsque la voiture repart pour rejoindre la course, le moteur doit être lancé par le pilote de son siège, à l'aide des moyens de bord.
- j) A l'exception d'une réparation de fortune faite dans un lieu sûr, effectuée par le pilote avec les moyens de bord (toute aide matérielle ou de personne étant exclue) toute opération de ravitaillement, d'entretien ou de réparation ne devra s'effectuer qu'à l'avant ou dans le stand de la voiture.
- k) Lors d'un arrêt au stand, au total quatre personnes maximum, y compris le (ou les) technicien(s) des firmes spécialisées (freins, éclairage, etc...) mais à l'exclusion des deux préposés spécialement affectés au ravitaillement en essence et le (ou les) technicien(s) des pneumatiques, sont autorisées à travailler simultanément sur une voiture.

Si le pilote reste à bord, il n'est pas compté parmi les quatre personnes, à condition qu'il ne joue pas le rôle d'un mécanicien.

ARTICLE 26 : CHANGEMENT DE PILOTE

- a) Tout changement de voiture et de pilote ne pourra s'effectuer qu'aux stands et sous contrôle des Commissaires.
- b) Pendant la course, un pilote ne peut changer de voiture qu'une seule fois, à la condition qu'elle soit inscrite par le même concurrent que la première, qu'elle ait pris le départ et qu'elle soit toujours en course.
- Tout pilote ayant changé de voiture ne peut en conduire aucune autre.
 - Tout pilote ayant changé de voiture dans une épreuve ne marque pas de points pour le titre de CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE.

ARTICLE 27 : DUREE MAXIMALE DE PILOTAGE

- a) La durée maximale de pilotage d'affilée est de 3 heures 30 pour les épreuves d'une durée inférieure à 12 heures et de 4 heures pour les épreuves de 12 heures et plus.
- b) La durée totale de pilotage pour chaque pilote ne peut dépasser :
- 14 heures lors d'une épreuve de 24 heures ; le temps de repos effectif sera au total d'au moins 7 heures ;
 - Les 2/3 de la course, si celle-ci est de 800 à 1 000 km ou dure entre 6 et 12 heures ; le temps de repos effectif sera au total d'au moins 1/3 de l'épreuve.

.../...

CLE 28 : INTERRUPTION OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

Si les conditions normales de sécurité ne sont plus assurées, l'épreuve sera soit arrêtée, soit neutralisée au moyen de voitures-pilotes.

Plusieurs cas sont à distinguer :

- a) S'il est nécessaire d'arrêter la course, le drapeau rouge sera présenté sur la ligne d'arrivée, ainsi que le drapeau noir à chaque poste de commissaires de piste. La décision d'arrêter la course appartient au Directeur de Course.
 - Dès présentation des drapeaux, toutes les voitures devront ralentir, ne plus se dépasser et rentrer au stand à allure réduite (arrêt possible à tout instant).
 - Le classement est celui établi à la fin du tour précédant l'arrêt de la course.
- b) En cas d'arrêt de la course, le Directeur de Course, après consultation du Collège des Commissaires Sportifs, pourra donner un nouveau départ dans les conditions suivantes :
 - 1) Drapeau rouge présenté à la voiture de tête avant la fin du deuxième tour de course :
 - départ sera considéré comme n'ayant pas été donné. Tous les pilotes ayant pris le départ seront admis à repartir ;
 - si le nombre de partants est inférieur au total autorisé, il pourra être fait appel à des voitures suppléantes afin de compléter le plateau ;
 - la course sera recourue sur la distance prévue et avec la même grille que lors du premier départ, sauf cas de force majeure.
 - 2) Si plus de 2 tours complets, mais moins de 75 % de la distance ou de la durée prévues ont été couvertes par la voiture de tête :
 - l'épreuve sera considérée comme étant disputée en deux manches et le classement sera établi en additionnant les temps obtenus ou la distance couverte dans ces deux manches ; le classement de la première manche (partie de la course déjà disputée) sera établi à la fin du tour précédant l'arrêt de la course ; ce classement doit être communiqué aux concurrents avant le départ de la deuxième manche ;
 - la distance à parcourir dans la seconde manche sera obtenue en déduisant de la distance totale ou de la durée de la course le nombre de tours couverts ou le temps de course du premier classé de la première manche ;
 - la position des voitures sur la grille de départ sera déterminée par l'ordre d'arrivée de la première manche ;
 - ne pourront participer à cette deuxième manche, que les voitures qui ont pris le premier départ à condition qu'elles n'aient pas abandonné, qu'elles aient pu rejoindre leur stand par leurs propres moyens et qu'elles aient été jugées aptes à repartir par les contrôleurs techniques. Aucune voiture suppléante ne sera admise au départ de la deuxième manche.
 - 3) Si au moins 75 % de la distance prévue ou de la durée ont été couverts, la course sera considérée comme étant terminée. Il n'y aura pas de nouveau départ.

Le classement sera arrêté à la fin du tour précédant l'arrêt de la course.
- c) Au cas où un nouveau départ est donné, celui-ci aura lieu au moins trente minutes après l'arrêt de la course interrompue.
- d) Aucune intervention de quelque nature que ce soit n'est autorisée sur les voitures pendant toute la durée de l'arrêt de la course sauf autorisation des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 29 : VOITURES PILOTES

Cet article fera l'objet d'une publication ultérieure au bulletin mensuel de la FIA.

ARTICLE 30 : ARRIVEE

- a) Le signal d'arrivée sera donné dès qu'une voiture aura couvert la distance ou que la durée de l'épreuve sera écoulée.
- b) Au cas où, par inadvertance, le signal de fin de course est donné prématurément, l'épreuve sera considérée comme étant terminée.
- c) Si le signal de fin de course est présenté trop tard, le classement sera établi en fonction des positions qu'occupaient les voitures au moment où la distance réglementaire est couverte ou la durée révolue.
- d) Après présentation du drapeau à damiers, toutes les voitures couvriront un tour supplémentaire à allure réduite; sauf dispositions contraires prévues au Règlement Particulier de l'épreuve.

ARTICLE 31 : PARC FERME

Toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites sous la surveillance des Commissaires dans un Parc Fermé où elles demeureront jusqu'à 30 minutes après l'affichage des classements, sauf si les Commissaires Sportifs en décident

autrement.

Les voitures qui n'auront pas été mises en Parc Fermé ne seront pas classées.

ARTICLE 32 : CONDITIONS DE CLASSEMENT

1. VOITURES

- a) La voiture ayant couvert la distance imposée dans le temps le plus court, ou ayant couvert la plus grande distance dans le temps prescrit sera classée première.
- b) Toutes les voitures seront classées compte tenu de nombre de tours couverts et de l'ordre dans lequel elles franchissent la ligne d'arrivée.
- c) Pour être classée, une voiture doit avoir couvert au moins 70 % de la distance parcourue par la voiture ayant remporté l'épreuve; elle doit en outre franchir la ligne d'arrivée :
 - dans une épreuve basée sur la distance, après que le vainqueur l'ait franchie ;
 - dans une épreuve basée sur la durée, après l'échéance du temps prescrit.
- d) Quand une épreuve a été arrêtée entre la fin du 2ème tour et 75 % de la distance ou de la durée prescrite, et qu'un nouveau départ a été donné (voir Article 28), le classement est obtenu de la même façon que pour une épreuve disputée par manches, étant entendu que le classement de la première manche reflète les positions acquises à la fin du tour précédant l'arrêt de l'épreuve.

2. PILOTES

Tout pilote qui prend part à une épreuve du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE marquera des points à condition :

- d'avoir piloté pendant au moins 30 % de la distance couverte par sa voiture ;
- de n'avoir piloté qu'UNE SEULE VOITURE pendant toute la durée de l'épreuve.

ARTICLE 33 : ATTRIBUTION DES POINTS

1. TITRE CONSTRUCTEURS

- a) Le titre de CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS sera attribué à la marque qui aura totalisé le plus grand nombre de points.
- b) Pour chaque épreuve, un classement distinct sera extrait du classement général (Groupes C et B confondus) pour les seules voitures du Groupe B afin d'attribuer des points pour la Coupe FIA Grand Tourisme.
- c) Tant pour le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE que pour la Coupe Grand Tourisme, il sera tenu compte de tous les résultats de la saison moins un.
- d) Le barème appliqué sera le suivant :

A la 1ère place : 20 points	A la 6ème place : 6 points
A la 2ème place : 15 points	A la 7ème place : 4 points
A la 3ème place : 12 points	A la 8ème place : 3 points
A la 4ème place : 10 points	A la 9ème place : 2 points
A la 5ème place : 8 points	A la 10ème place : 1 point

A partir de la 11ème place : 0 point

- e) Il ne sera tenu compte pour chaque marque que de la voiture la mieux placée sans qu'il puisse y avoir cumul de points pour une marque dans une même épreuve (sauf cas de départage des ex-aequo, prévu ci-après).
- f) Pour les marques dont le total de points serait identique, la règle de départage sera la suivante :
- 1) d'après la qualité des places dans le contingent d'épreuves qualificatives ayant servi à constituer le total de points de chaque marque, en ne tenant compte que d'une place par épreuve pour chaque marque ;
 - 2) d'après la qualité des places dans toutes les épreuves qualificatives auxquelles les marques ex-aequo auront pris part, en ne tenant compte que d'une seule place par épreuve pour chaque marque ;
 - 3) d'après la qualité des places obtenues dans toutes les épreuves qualificatives auxquelles les marques auront pris part, avec cumul, s'il y a lieu, de plusieurs places pour une même marque dans une même épreuve ;
 - 4) en cas de nouvel ex-aequo, la FISA désignerait elle-même le vainqueur en se basant sur telles autres considérations qu'elle jugerait convenables.
- g) 1) Si l'arrêt de la course intervient avant que 20 % de la durée ou de la distance prévues n'aient été couverts, aucun point ne sera attribué.
- 2) Si l'arrêt de la course intervient entre 20 % et 60 % de la durée ou de la distance prévues les points seront divisés par 2.
- 3) Si l'arrêt de la course intervient après que 60 % de la durée ou de la distance prévues ont été couverts, la totalité des points sera attribuée.

2. TITRE DES PILOTES

- a) Le titre de CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES sera attribué au conducteur qui aura totalisé le plus grand nombre de points.
- b) Pour toutes les épreuves qualificatives pour le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR PILOTES, le barème des points sera appliqué comme suit :

- en fonction du classement général de l'épreuve :

Aux pilotes de la voiture classée 1ère	: 20 points
Aux pilotes de la voiture classée 2ème	: 15 points
Aux pilotes de la voiture classée 3ème	: 12 points
Aux pilotes de la voiture classée 4ème	: 10 points
Aux pilotes de la voiture classée 5ème	: 8 points
Aux pilotes de la voiture classée 6ème	: 6 points
Aux pilotes de la voiture classée 7ème	: 4 points
Aux pilotes de la voiture classée 8ème	: 3 points
Aux pilotes de la voiture classée 9ème	: 2 points
Aux pilotes de la voiture classée 10ème	: 1 point

pour autant que les pilotes aient rempli les conditions fixées à l'Article 32/2.

- en fonction des catégories et classes :

des points supplémentaires seront attribués conformément au tableau figurant en annexe.

- Si l'arrêt de la course intervient avant que 20 % de la durée ou de la distance prévue n'aient été couvertes, aucun point ne sera attribué.
- Si l'arrêt de la course intervient entre 20 % et 60 % de la durée ou de la distance prévues les points seront divisés par 2.
- Si l'arrêt de la course intervient après que 60 % de la durée ou de la distance prévues ont été couvertes, la totalité des points sera attribuée.

ARTICLE 34 : PRIX

Pour chaque épreuve, les prix en espèces sont fixés et distribués par l'organisateur sur la base suivante.....

- les pilotes de la voiture classée première sont obligatoirement tenus, sauf cause grave de force majeure, de participer à la remise des prix d'honneur qui aura lieu à la fin de la course sur le Podium ;
- pendant cette cérémonie l'hymne national du Concurrent classé premier et des pilotes vainqueurs sera exécuté ;
- après la cérémonie du podium, les pilotes vainqueurs devront se rendre obligatoirement et aussi vite que possible au lieu prévu pour la Conférence de Presse Internationale.

APPLICATION DES REGLEMENTS

ARTICLE 35 : REGLEMENT

Le présent Règlement est le Règlement des épreuves du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE de la FIA et il sera complété par les organisateurs avec le Règlement Particulier de l'épreuve.

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

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

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

ARTICLE 36 : INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

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

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

Tout décision ou communication des Commissaires Sportifs et Techniques ou du

Directeur de Course, et concernant en particulier un concurrent sera, en outre, communiqué par écrit à ce dernier.

ARTICLE 37 : APPLICATION DES REGLEMENTS

Si il y a un désaccord quant à l'interprétation du présent règlement, ainsi que des autres textes régissant le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, ou des instructions données par les Commissaires Sportifs, la décision de ces derniers sera définitive, sauf le droit de réclamation et d'appel prévu à l'article 40ci-dessous, et sauf si la FISA en décide autrement.

ARTICLE 38 : JURIDICTION

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

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

ARTICLE 39 : PENALITES - MISE HORS COURSE

- a) L'interprétation du règlement et notamment le choix des sanctions lorsque le présent règlement ne les a pas fixées automatiquement relèvent du Collège des Commissaires Sportifs, à la majorité des présents.
- b) Toute décision concernant une pénalité en temps ou la mise hors course de conducteurs ou voitures, et prise par les Commissaires Sportifs, sera annoncée par le Directeur de Course aux concurrents et aux Commissaires, aux stands intéressés, par écrit et dans les meilleurs délais.
- c) Dans le cas d'une mise hors course, le conducteur de la voiture incriminée sera également prévenu par des signaux. Dans ce but, le drapeau noir - avec le numéro de course du pilote - sera présenté deux tours de suite par le Directeur de Course au moment où la voiture passe sur la ligne d'arrivée.
Il est également attendu du concurrent ou de son représentant qu'il fasse présenter à son pilote son propre signal "stop". Si le conducteur ne s'arrête toujours pas, des sanctions supplémentaires peuvent être prises.
- d) Le fait de mentionner une sanction précise dans le Règlement Particulier n'empêche pas que d'autres sanctions supplémentaires soient appliquées si cela est nécessaire.

ARTICLE 40 : RECLAMATIONS ET APPELS

- a) Les réclamations devront être faites obligatoirement par écrit et remises (entre les mains du Directeur de Course), accompagnées d'une caution de 250 francs suisses ou d'une somme équivalente dans la monnaie du pays.

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

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

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

ARTICLE 41 : OFFICIELS

Les principaux officiels de l'épreuve sont indiqués au Chapitre 2 du présent règlement.

Le rôle essentiel du Délégué de la FISA est d'assister dans leurs fonctions les Officiels de l'épreuve, de veiller dans le cadre de leur compétence que tous les règlements régissant le CHAMPIONNAT DU MONDE soient intégralement respectés, de formuler les remarques qu'il jugerait nécessaires et de dresser les différents rapports concernant le déroulement de l'épreuve et destinés à la FISA.

L'inspecteur de l'épreuve devra être obligatoirement d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation. Il assurera la coordination du délégué FISA avec les autres officiels.

ARTICLE 42 : DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

- a) Les épreuves qualificatives du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE bénéficieront du lustre digne de tout CHAMPIONNAT DU MONDE de la FIA.
- b) Les couvertures du Règlement Particulier et du programme de l'épreuve, les feuilles officielles de classement ainsi que les affiches, porteront mis en évidence, le titre CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE avec à côté, le sigle de la FIA et l'insigne du Club Organisateur et de l'ASN.
- c) Dans le programme devra obligatoirement figurer outre le nom des pilotes, leur nationalité, la marque et le type de voiture qu'ils conduisent.
- d) Les préparatifs précédant le départ seront dans la mesure du possible, entourés d'un certain cérémonial (présentation des voitures et des pilotes, etc...) ; il y a lieu d'éviter que l'arrivée d'une éventuelle course d'encadrement soit trop rapprochée du départ de l'épreuve majeure.
- e) La cérémonie de la proclamation du vainqueur sera soigneusement préparée et le matériel nécessaire sera prévu :
- un podium de grandes dimensions revêtant les insignes de la FIA et du Club Organisateur ;
 - trois mâts seront installés, si possible dans une enceinte séparée ;
 - les drapeaux nationaux des trois premiers pilotes seront hissés successivement ;
 - les 3èmes, 2èmes et les vainqueurs de l'épreuve monteront dans l'ordre ;
 - il y aura diffusion de l'hymne national et le drapeau national sera hissé ;
 - une coupe sera remise aux pilotes.

ARTICLE 43 : FONDS DE PRIX

- a) Minimum de prix pour chaque épreuve

L'organisateur d'une épreuve de CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE est tenu de verser à l'issue de chaque épreuve un minimum de prix d'un montant de 25 000 dollars US.

b) FONDS DE PRIX ANNUEL

L'organisateur de chaque épreuve du CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES versera au fonds de prix annuel de la FISA la somme de 10 000 dollars US qui devra parvenir à la FISA au plus tard le 31 octobre de l'année du déroulement de ce Championnat.

- Cette somme de 10 000 dollars US sera garantie par l'ASN du Club Organisateur de l'épreuve comptant pour ce Championnat lors de son inscription au calendrier.
- En cas d'annulation d'une épreuve de Championnat, les sommes versées ne seront pas remboursées et les sommes impayées seront néanmoins exigées, sauf cas de force majeure reconnu par la FISA.

Classe	II	III	IV
			Catégorie I : Groupe C
			7 Groupe 2 plus de 2 000 cc
			6 IMSA GTX plus de 2 000 cc
			5 IMSA AAG T
			Catégorie II : Groupe B plus de 2 000 cc
			Groupe 6 moins de 2 000 cc
			Groupe 5 1/2 moins de 2 000 cc
			Groupe 5 moins de 2 000 cc
			Groupe 4 plus de 2 000 cc
			IMSA B T plus de 2 500 cc (GTO)
			Catégorie III : Groupe S plus de 2 000 cc
			IMSA GT moins de 2 500 cc (GTU)
			Catégorie IV : Groupe B moins de 2 000 cc
			Groupe 4 moins de 2 000 cc
			Groupe 3 moins de 2 000 cc

ECHELLE DES POINTS (CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR PILOTES)

Classement	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III	Catégorie IV
1	20	21	22	23
2	15	16	17	18
3	12	13	14	15
4	10	11	12	13
5	8	9	10	11
6	6	7	8	9

ANNEXE A

REPARTITION DES VOITURES PAR CATEGORIES ET CLASSES

Catégorie I : Groupe C

- Groupe 5 plus de 2 000 cc
- IMSA GTX plus de 2 000 cc
- IMSA AAG T

Catégorie II : Groupe B plus de 2 000 cc

- Groupe 6 moins de 2 000 cc
- Groupe 5/75 moins de 2 000 cc
- Groupe 5 moins de 2 000 cc
- Groupe 4 plus de 2 000 cc

IMSA GT plus de 2 500 cc (GT0)

Catégorie III : Groupe 2 plus de 2 000 cc

IMSA GT moins de 2 500 cc (GTU)

Catégorie IV : Groupe B moins de 2 000 cc

- Groupe 4 moins de 2 000 cc
- Groupe 2 moins de 2 000 cc

ECHELLE DES POINTS (CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR PILOTES)

Classement	Catégorie	Catégorie	Catégorie	Catégorie
	I	II	III	IV
1	20	21	22	23
2	15	16	17	18
3	12	13	14	15
4	10	11	12	13
5	8	9	10	11
6	6	7	8	9

Suite...

ATTRIBUTION DU FONDS DE PRIX GENERAL

Classement	Catégorie		Catégorie	
	I	II	III	IV

7	4	5	6	7
8	3	4	5	6
9	2	3	4	5
10	1	2	3	4

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:

ARTICLE 2 - Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

1. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

2. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

3. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

4. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

5. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

6. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

7. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

8. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

9. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

10. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

11. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

12. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

13. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

14. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

15. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

16. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

17. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

18. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

19. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

20. Le CHAMPIONNAT MONDIAL pour PILOTES D'ENDURANCE 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:

ARTICLE 3 - COMPULSORY INFORMATION

- Supplementary national information concerning each event must be compiled by each National Sporting Authority and, after approval by the FISA, constitute the first part of these regulations.
- Supplementary national information must provide the following data:
 - Name of the National Sporting Authority,
 - Name of the Organizer,
 - Date and venue of the event,
 - Complete address, telephone and telex number to which all additional requests for information must be sent,
 - Name and length of the circuit, Direction of the race, Distance (number of laps) or duration of the race,
 - Dates and time of practice,
 - Dates and time of start,
 - Date time and place where scrutineering is to be effected,
 - Availability of fuel in the paddock,

ANNEXE B

ATTRIBUTION DU FONDS DE PRIX GENERAL

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 %

ECHELLE DES POINTS (CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR PILOTES)

Classement	Catégorie	Catégorie	Catégorie	Catégorie
	I	II	III	IV
1	20	20	20	20
2	18	18	18	18
3	16	16	16	16
4	14	14	14	14
5	12	12	12	12
6	10	10	10	10
7	8	8	8	8
8	6	6	6	6
9	4	4	4	4
10	2	2	2	2

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

FIA 1982 ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP

COMMON REGULATIONS

ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS

AND FOR DRIVERS

ARTICLE 1 : GENERAL CONDITIONS

- 1 - A : THE FIA ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP is made up of ONE TITLE for the MANUFACTURERS and one TITLE for the DRIVERS.
- 1 - B : THE WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP will include a maximum total of FIFTEEN RACES of which SEVEN at the most will be qualifying races for the World CHAMPIONSHIP for MANUFACTURERS title.
- 1 - C : -The list of qualifying races for the ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP will be drawn up by the FISA.
-No more than two qualifying races for the WORLD CHAMPIONSHIP for DRIVERS will be organized per European country.
- 1 - D : All the concerned parties :
ASNS, Associations, Officials, Promoters, Organisers, Manufacturers, Competitors and Drivers may only participate in the FIA ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP on the condition that they respect all the texts and documents which govern it.
- 1 - E : This Championship is governed, within the framework of the FIA International Sporting Code, by :
- These common Regulations.
- Technical Regulations for the respective categories of eligible cars.
- 1 - F : No Manufacturer, Manufacturer's Association, nor competitor may organise or be associated with an ASN, a club affiliated to this ASN or an organiser, for the organisation of an event of the Championship.
- 1 - G : The name of a sponsor may only be associated with the Championship Title or to that of one of the events which is part of this Championship if CHAPTER XVI of the International Sporting Code is applied ; however, it may never be associated with a make of car.
- 1 - H : For the two Championships , the term MAKE of car should be understood to mean the name of the Manufacturer of the engine which shall always precede the name of the Manufacturer of the chassis. In the attributing of the title of WORLD ENDURANCE CHAMPION for MANUFACTURERS, only the full name (engine + chassis) will be considered, no division of the whole being possible. The name of the Manufacturer of the chassis must be homologated by the ASN and the FISA.
- 1 - I : Only the FISA has the authority to grant waivers form the present common Regulations.

ARTICLE 2 : COMPULSORY INFORMATION

Supplementary national information concerning each event must be completed by each National Sporting Authority and, after approval by the FISA, constitute the first part of these regulations.

Supplementary national information must provide the following data :

- name of the National Sporting Authority,
- name of the Organizer,
- date and venue of the event,
- complete address, telephone and telex number to which all additional requests for information must be sent
- name and length of the circuit. Direction of the race. Distance (number of laps) or duration of the race,
- dates and time of practice,
- dates and time of start,
- date time and place where scrutineering is to be effected,
- availability of fuel in the paddock,

- place where checking is to be effected,
- place, time and date of the briefing,
- place where the official results are to be posted,
- list of main officials of the meeting :

Stewards of the meeting) appointed by the FISA.

.....) appointed by the ASN.

Clerk of the Course) appointed by the ASN.

Secretary of the meeting) appointed by the ASN.

Chief Scrutineer) appointed by the ASN.

ASN Physician) appointed by the ASN.

- FISA Inspector of the Event) appointed by the FISA

- list of prizes and awards,
- list of supplementary national obligations,
- visa number of the National Sporting Authority,
- visa number of the FISA.

ARTICLE 3 : ORGANISATION

- The events shall be organized within the framework of the FIA International Sporting Code prescriptions in compliance with the present common Regulations of the ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP, the Supplementary Regulations of the event and Technical Regulations.
- All the entrants undertake to respect these texts by their very entry in the WORLD CHAMPIONSHIP or their participation in the event in question.

ARTICLE 4 : DEFINITION / STATUS

The events counting towards the FIA ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP and leading to the awarding of the points of the TITLES of the ENDURANCE WORLD CHAMPION for MANUFACTURERS and ENDURANCE WORLD CHAMPION for DRIVERS shall have the status of full International Events.

ARTICLE 5 : EVENT

The distance / Duration of the event is :
(800 km, 1 000 km , 6 Hours, 12 Hours, 24 Hours).

ARTICLE 6 : DIRECTION OF THE RACE

Drivers are strictly forbidden to drive their car in the opposite direction, under penalty of immediate exclusion from the race. A car may only be pushed in the opposite direction, under official supervision to remove it from a position which could be dangerous for the other drivers.

ARTICLE 7 : ELIGIBLE CARS

- 7.1 : The events are open to Group C and B cars of Appendix J.
- 7.2 : However the cars belonging to the following categories shall also be admitted until December 31st 1982 :
- Groups 2 - 3 - 4 and 5.
 - Group 6 up to 2 L/Group 5/75 up to 2 L.
 - IMSA GT, GTX and AAGT.

It being specified :

- that they shall not be taken into consideration when establishing the classification for awarding points in the WORLD CHAMPIONSHIP for MANUFACTURERS,
- that they must respect all the conditions of the consumption regulations on the Group C Technical Regulations (maximum total fuel quantity allowed on board, number of refuelling stops authorized during the race, refuelling flow-rate, etc...)

Moreover, Group B cars must also respect the above Group C consumption regulations.

- 7.3 : The number of cars authorized to start and to participate in the practices shall be specified in the Supplementary Regulations of each event.
- 7.4 : The use of distinguishing national colours is not compulsory, as stipulated in Appendix I of the Code.
- 7.5 : Advertising on cars is authorized within the limits set by the National Sporting Authority of the Organizer. It shall not contrary to the interests of the entrant or the team.
- 7.6 : The name of the driver and the make of the car shall appear in a visible position on the outside of the bodywork in accordance with the Prescriptions of the Sporting Code.
- 7.7 : The race numbers shall appear on each car.
- 7.8 : Cars of Group C will have a separate, preferential and single numbering system for the entire season.
- 7.9 : For races which are run partly at night, the side numbers should be adequately illuminated.

ARTICLE 8 : CHANGING OF CAR

A driver may use several cars for practice provided that :

- they are of the same make and entered by the same entrant.
- they were checked according to Art. 16 of the present common Regulations.

ARTICLE 9 : FUEL

- 1) The only fuel authorized for alternative piston engines is petroleum with the following characteristics
- 102 RON, the measurement being made according to the standard ASTM D 2699 the fuel being accepted or rejected according to ASTM D 3244 with a confidence limit of 95 %.
 - a maximum of 2 % oxygen and 1 % azote by weight, the remainder of the fuel consisting exclusively of hydrocarbons and not containing any alcohols, nitrate compounds or other power-boosting additives.

In countries where fuel that does not reach the octane rate of 102 RON may not be obtained commercially and where the laws of the country prohibit the importing of such fuel, the ASN must obtain a dispensation from the FISA for the use of aircraft fuel which will then be supplied by the organizers and must be used by all competitors.

- 2) As a combustive, only air may be mixed with the fuel.

.../...

ARTICLE 10 : ENTRIES

- a) The closing date for entries, which shall be specified in the Regulations governing the event, may not be later than two weeks preceding the date scheduled for the race.
- b) The organizers may not refuse the entry of a Manufacturer or his official representative who is candidate for the title of WORLD ENDURANCE CHAMPION for MANUFACTURERS.
- c) The request for entry by a competitor having obtained at least 30 % of the points scored by the competitor who is leading in the provisional classification of the World Championship for Drivers may not be refused by an organiser. For the first qualifying event of the year, for either ENDURANCE CHAMPIONSHIP the final results of the 1981 titles shall be taken into consideration.

ARTICLE 11 : TEAMS

Teams may not comprise more than THREE drivers (including the reserve).

ARTICLE 12 : DRIVERS' AND COMPETITORS' LICENCES

- a) All competitors and drivers must hold international licences as provided for in the Code and issued by their ASN.
- b) The licences must be valid for the current year. The entrants and the drivers must not have been the subject of a suspension, exclusion or a disqualification.
- c) Competitors and drivers of a nationality other than that of the Organizing Committee must moreover present the authorization laid down in Art. 70 of the Sporting Code.
- d) The drivers are obliged to present an international medical certificate.

ARTICLE 13 : RESPONSIBILITIES OF THE ENTRANTS AND THE DRIVERS

- a) The competitor will be above all responsible for ensuring that all the persons involved in his entry respect all the laws and regulations.

If a competitor is unable to attend an event in person, he will designate a representative in writing.

- b) The competitors must ensure that all the cars remain in conformity with the conditions for eligibility and safety throughout the practices and the race.

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

- c) Throughout a competition a driver or any other person occupying an entered car, will not be freed from his responsibility regarding the observance of the regulations by the mere fact that the competitor or his representative is officially responsible.

- d) The competitors, drivers, assistants and guests must at all times wear identification badges, with which they have been issued.

ARTICLE 14 : INSURANCE

- a) 90 days before the race, the organizer must send the FISA the particulars of the risks covered by the insurance policy, which must be in conformity with national laws in force. This insurance policy shall be held at the disposal of the competitors.

- b) In the interest of the competitors and that of their dependents, the organizer would like to underline that it is advisable for them to take out a personal accident insurance, if they do not already have one.

Drivers participating in the event may not be considered "third parties" among themselves.

CHECKING

ARTICLE 15 : ADMINISTRATIVE CHECKING

- a) All entrants, or their representative if the latter holds a written proxy, must be present at the administrative checking and scrutineering, which shall take place on the day preceding the first day of official practice, in the place indicated.

The documents of entrants and drivers must be presented at the time of the checking.

- b) The checking will consist of a checking of documents - international licence, international medical certificate, authorization of the ASN if necessary, etc... and may be followed, on the day or on the following days, by a medical examination of the driver, if the Clerk of the Course or the Medical Advisor deems it necessary.
- c) Unless a concession has been granted by the Stewards of the Meeting, those entrants and drivers who do not report for checking will not be authorized to participate in the practice and in the race.

ARTICLE 16 : SCRUTINEERING

- a) Preliminary scrutineering of the car may be carried out separately from the checking of the competitor and the drivers.
- b) The race number and advertising signs must be in position on the car before scrutineering. No car may participate in the practice if it has not been approved by the Scrutineers responsible for scrutineering.
- c) Any car which, after approval, is dismantled or modified in a way which affects the safety of the vehicle or raises questions as to its eligibility, or is involved in an accident having similar results, must be re-submitted for checking and approval.
- d) Any car may be prohibited from starting for safety reasons.
- e) The Clerk of the Course may ask a car having been involved in an accident to be stopped in order that the car be re-checked and the driver undergo a medical examination.
- f) For each car checked the Stewards of the Meeting will publish the results of the check .
- g) The Stewards of the Meeting and the Scrutineers may :

- check the conditions of eligibility of a car or a competitor prior to or after practice and the race, provided that the competitor is advised of such intention and the time and place designated for the check are not such that the participation of the competitor and the car in practice or the race is jeopardized,

- request that a car be dismantled by the competitor during scrutineering in order to ensure that the conditions for eligibility or conformity are properly fulfilled,

- request that a competitor provide them with different parts and samples during the scrutineering and the meeting.

PRACTICE

ARTICLE 17 : PRACTICE - QUALIFICATIONS

- a) For the events of the ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP :

of 1000 km, 6 hours and 800 km :

There shall be an untimed practice session lasting THREE HOURS the day preceding official timed practice

Two qualifying practice sessions lasting at least 1 1/2 hours shall be scheduled, these shall be separated by a period of at least FOUR HOURS.

For events of the ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP lasting at least 12 hours :

There shall be TWO qualifying practice sessions lasting at least FOUR HOURS each (a minimum interval of 24 hours shall separate the beginning of each session), the final hour of which shall be run in complete darkness.

- b) The last qualifying practice session must end at least 15 HOURS before the time scheduled for the start.
- c) A driver may qualify one car only, but he has the right to participate at the wheel of several cars in the qualifying practices.
- d) Every driver must achieve a time which qualifies him. If a night practice session is scheduled, each driver must have covered at least three timed laps.
- e) A car may be qualified only by one of the drivers making up its final team.
- f) The qualification minima required shall be the following :
- . For the cars and the drivers : a maximum of 130 % of the average of the three best times achieved during timed practice.
The organizers are entitled to call for a lower percentage.
The qualification minimum must be achieved by each of the drivers.
 - . For the cars : a maximum of 110 % of the average of the three best times achieved in each class and each category.
- g) The organizers reserve the right to interrupt the practice as often and for as long as they deem necessary, to clear the track or allow the recovery of a vehicle. In the case of untimed practice, this time shall not necessarily be made up except if the Clerk of the Course decides to the contrary, upon the agreement of the Stewards of the Meeting.
- Should one or several practice sessions be disturbed in this manner, no protests may be accepted on the possible effects concerning the qualification of drivers allowed to start.
- h) All the laps of the timed practice sessions shall be timed in order to determine the position of the driver at the start, in accordance with the prescriptions of Article 20 b.
- i) If the number of cars qualified is more than the number of cars admitted at the start, three reserves shall be designated, in the order of times achieved during the practices.
- j) The Stewards of the Meeting may authorize the start of the cars up to the maximum number prescribed if some of these cars have not achieved the qualification minimum as laid out above, for reasons of "force majeure". They may, however, be allowed to start only if : they do not eliminate cars already qualified,
- that they are judged capable of meeting the qualification minima,
 - that the drivers offer all safety guarantees (knowledge of circuit, etc...)
- Cars thus retained shall start from the back of the starting grid.
- k) During all the practice sessions, the discipline in the pits and on the track and the safety conditions will be the same as during the race.

ARTICLE 18 : BRIEFING - SAFETY

A briefing will take place at least one hour before the start of the race in the place indicated.

The team managers are invited to participate in this briefing.

They are held responsible if one or several do not attend the briefing. Any driver who does not attend the briefing shall be liable to a fine.

.../...

ARTICLE 19 - GENERAL SAFETY DISCIPLINE

- a) Only the track must be used by the drivers during practice and the race.
- b) Should a driver be obliged to stop his car for whatever reason, the car should leave the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger nor obstacle to the race or practice. If the driver himself is unable to remove his car from a dangerous position, the track stewards are obliged to lend him assistance. In this case, if the driver is able to re-start his car alone and rejoin the race without committing any infringements, he shall not be expelled from the race.
- c) All repairs on the track itself must be carried out by the driver alone using tools which may be transported in his car.
- d) All refuelling on the track itself is forbidden.
- e) With the exception of the driver - and in exceptional cases, of competent officials (see Art 19 b) - no one is authorized to touch a car which has stopped.
- f) It is forbidden to push a car along the track or to push it across the finish line; it is allowed to push a car unable to start on the dummy-grid.
- g) Each time a car stops during the race and practice, whether it be voluntarily or not, the engine must be re-started using the starter. The use of an external energy source is allowed only in the pits.
- h) When they participate in practice or in the race, drivers must at all times wear authorized clothing and crash helmets and must fasten their seat-belts.
- i) All cars must conform to the safety regulations laid down by the FISA. Any infringement of this article committed during the meeting shall lead to exclusion.

ARTICLE 20 : STARTING GRID

- a) The grid shall be made up of two lines of cars arranged in the order of the best times achieved by the cars during official timed practice, all times taken together.
If one or several cars have achieved identical times, priority will be given to the one which achieved it first.
- b) The position of a car on the starting grid shall be determined by the best time achieved by one of the drivers designated to form the final team.
- c) The position of any car unable to reach the starting grid shall be left vacant, the other cars maintaining their position on the grid.
- d) The procedure for the admission of substitutes after posting of the starting grid must be specified in the Supplementary Regulations of the event.

ARTICLE 21 : START

- A rolling start shall be given by means of lights (if available).
- 1) The pit exit shall be closed. Any cars still in the pits may not start until the entire field has passed the pit exit after the start has been given. The closing of the pit exit shall be signalled by a warning given 2 minutes earlier.
 - 2) The approach of the start shall be announced by the showing of boards at 5 mn, 3 mn, 1 mn and 30 sec. from the start. These boards shall be accompanied by a sound warning.
 - a) 5 mn board. Start of the count-down.
Access to the grid shall be forbidden. Any car not having taken up position on the grid shall start either from the back of the grid or from the pits.
 - b) 3 mn board. Everyone, apart from the drivers and the officials shall evacuate the grid.
 - c) 1 mn board. The engines shall be started by means of the starter, the driver sitting at the steering wheel.

- d) 30 sec. board. Upon the showing of the latter a green flag will be shown in front of the dummy-grid to indicate that the cars must move forward and commence a full lap of the circuit while remaining in the starting grid order, the driver having the pole position playing the role of the pace-setting car. Overtaking is prohibited during this lap.
- e) During the warm-up lap, the cars shall be preceded by a pace-car and followed by a safety car..
- The cars must maintain their grid position during this lap.
 - When the pace-car withdraws before the starting line, the driver of the car having the pole-position must maintain the same speed until the time when the start is given.
- f) Any driver in position on the grid who is unable to start must so indicate. His car will be pushed up to the pits straight after the start of the warm-up lap, and he may not join the race until the last car has passed in front of the pit exit.
- The car should effect the warm-up lap but it may not overtake any competitor and must start from behind the last car of the grid.
 - This provision is also applicable to a car which, even having started normally for the warm-up lap, is unable to keep up with the speed of the rest of the field.

START DELAYED

If, during the starting procedure, the track suddenly becomes unusable, a DEPART RETARDE - START DELAYED board shall be shown at the starting line ; the starting procedure shall then be resumed from the 5 MINUTE board as soon as conditions allow.

ARTICLE 22 : SIGNALS

- a) The instructions will be communicated to the drivers by means of the signals provided in Appendix H of the International Sporting Code. In order to communicate information to their drivers, the competitors must not use flags similar in any way to those mentioned in Appendix H, Chapter II.
- b) If an entrant uses a radio to communicate with the pits and the cars or the signalling posts, this should be installed in conformity with the Supplementary Regulations of the event and the administrative texts in force in the organising country.

ARTICLE 23 : DECELERATION ZONE

Any driver intending to leave the track and return to the pits or to the paddock area shall signal his intention to do so in good time and make sure that it is safe to do so.

ARTICLE 24 : REFUELLING

- a) The refuelling system shall be specified in the regulations for the event. It shall be possible to use :

- either a centralized system with a refuelling nozzle in each pit ;
 - or a tank in each pit, the upper edge of which must not be more than 2 m. above the surface of the pit lane. This tank shall be linked by a hose to the refuelling device which must be equipped with an overflow ;
 - or NASCAR cans which must be supplied with an overflow.
- b) The output of the centralized or independent installation shall be 50 litres/minute. The FISA will establish equivalent amounts for the other two systems, specifying the diameter of the apertures.
- c) Oil may be added every 330 km only (to be expressed in number of laps in the Supplementary Regulations).
- d) Refuelling may be effected in the pits only.
- e) The driver may remain in his car throughout the refuelling. The competitor should ensure that, throughout the entire duration of the refuelling an employee equipped with an extinguisher in working order is next to the car.

ARTICLE 25 : STOPPING IN THE PITS - REPAIRS

- a) It is forbidden to change cylinder blocks (crankshaft case and cylinders) the cylinder-heads and the casing of the gear-box and the axle (differential) the chassis or the monocoque structure.
- b) The use of any spark-generating device or very high temperature device is prohibited in the pits and on the deceleration track. The Supplementary Regulations of the event may fix the terms and conditions for the use of such equipment.
- c) After each stop of the cars, the mechanics must clear the ground of anything which may have been laid down.
- d) If a driver passes his pit before stopping, his car may only be brought back to the pit by being pushed by mechanics.
- e) The use of the reverse gear in the pits is strictly forbidden.
- f) The return to the track shall be effected under the direction of the official in charge.
- g) If petrol is stocked in a pit, the entrant must supply at least two effective extinguishers containing 5 kg each and ensure that they are functioning properly.
- h) The storage of petrol in the pits must be in conformity with the Supplementary Regulations of the event and with the laws of the organising country.
- i) During any stops in the pits, the driver is obliged to turn off his engine, except for in cases as laid down under Article 24 e. For any tuning or regulating, the engine may be started using an auxiliary source of energy. However, when the car starts up again to join the race, the engine must be started by the driver from his seat, using the means available on board.
- j) With the exception of a makeshift repair carried out in a safe place by the driver with the means on board (all material or human aid being unauthorized) any refuelling operation, maintenance work or repairs may only be carried out in front of or in the pits.

- k) When the car stops at the pits, a total of four persons at the most including the mechanic(s) of the specialized firms (brakes, lighting, etc...) but excluding the two fuel attendants and the tyre mechanic(s) are authorized to work simultaneously on the car.

ARTICLE 26 : CHANGE OF DRIVER

- a) Any change of car or driver may take place in the pits only and under the supervision of the Marshals.
- b) During the race, a driver may change car once only, provided that it is registered by the same entrant as the first one, that it has started and that it is still in the race. Any driver having changed car may no longer drive another.
- Any driver having changed car in an event shall not score any points counting towards the title of ENDURANCE WORLD CHAMPION.

ARTICLE 27 : MAXIMUM DRIVING TIME

- a) The maximum continuous driving time is 3 hours 30 minutes for events of less than 12 hours and 4 hours for events of 12 hours or more.
- b) The total driving time of each driver may not exceed :
- 14 hours for 24 hour events ; the effective total resting time will be at least 7 hours ;
 - 2/3 of the race if this is 800 to 1 000 km or lasts between 6 and 12 hours ; the total effective resting time will be equal to at least 1/3 of the event.

ARTICLE 28 : INTERRUPTION OR NEUTRALISATION OF THE RACE

If normal safety conditions can no longer be guaranteed, the event shall be either stopped or neutralised using pace-cars.

Several cases are to be distinguished :

- a) If it is necessary to stop the race, the red flag shall be shown at the finish line, and the black flag shall be shown at every track steward's post.
- The decision to stop the race falls to the Clerk of the Course.
 - As soon as the flags are shown, all the cars must slow down, must not overtake each other and must return to the pits at reduced speed (they must be able to be stopped at any moment).
 - The results are those determined at the end of the lap preceding the stopping of the race.
- b) If the race is stopped, the Clerk of the Course may, upon consultation with the Body of Marshals, give a new start on the following conditions :
- 1) Red flag shown to the leading car before the end of the second lap of the race :
 - the start will be considered as not having been given. All drivers which

had started shall be allowed to start again ;

- if the number of starters is less than the authorised total, reserves may be called to start in order to complete the field.
- the race shall be re-run over the distance set and using the same grid as was used during the first start, except in the case of "force majeure".

2) If more than two complete laps, but less than 75 % of the set distance or duration have been covered by the leading car :

- the event shall be considered as being run in two heats and the results will be determined by adding up the times obtained or the distance covered in these two heats. The results of the first heat (part of the race already run) shall be determined at the end of the lap before the race was stopped ; the results must be conveyed to the competitors before the start of the second heat ;
- the distance to be run in the second heat shall be calculated by deducting the number of laps covered or the race time of the winner of the first heat from the total distance or duration of the race ;
- the position of the cars on the starting grid shall be determined by the order in which they arrived at the finish of the first heat ;
- only cars which started in the first heat may participate in the second heat, provided that they have not been officially retired from the race, that they were able to return to the pits under their own power and that they have been passed fit to restart by the scrutineers. No reserves shall be allowed to start in the second heat.

3) If at least 75 % of the set distance or duration is covered, the race shall be considered as having been terminated. Another start shall not be given.

- The results shall be determined at the end of the lap preceding the stopping of the interrupted race.

c) Should a new start be given, it shall be given at least 30 minutes after the stopping of the race.

d) No intervention of any nature whatsoever is authorised with regard to the car during the entire time between the stopping of the race and the restart, unless authorised by the Stewards of the Meeting.

ARTICLE 29 : PACE-CARS

This Article will be published later in the FIA Monthly Bulletin.

ARTICLE 30 : FINISH

- a) The finish signal shall be given as soon as one car has covered the distance of the event or the duration of the event has elapsed.
- b) Should the finish signal be inadvertently given before time, the race shall be considered terminated.
- c) Should the finish signal be given too late, the results shall be based on the positions held by the cars at the time that the set distance (or duration) of the race has been covered.
- d) After the presentation of the checkered flag, all the cars shall effect an extra lap at reduced speed unless otherwise stated in the Supplementary Regulations.

ARTICLE 31 : PARC FERME

All the cars having crossed the finish line shall be driven, under the supervision of the Marshals, to a Parc Fermé where they shall remain until 30 minutes after the posting of the classifications, unless the Stewards of the Meeting decide otherwise.

Cars which are not driven to the Parc Fermé shall not be graded.

ARTICLE 32 : CLASSIFICATION REQUIREMENTS

1. CARS

- a) The car having covered the prescribed distance in the shortest time, or having covered the greatest distance in the prescribed time shall be classified first.
- b) All the cars shall be classified according to the number of laps completed and the order in which they cross the finishing line.
- c) In order to be classified, a car must have covered at least 70 % of the distance run by the car which has won the event ; moreover, it must have crossed the finishing line :
 - in a race based on distance, after the winner has crossed it ;
 - in a race based on time, after the expiry of the prescribed time.
- d) When a race has been stopped between the end of the second lap and 75 % of the

prescribed distance or the duration and when a new start has been given (see Art. 28) the results are determined in the same way as for an event run in heats on the understanding that the ranking of the first heat reflects the positions obtained at the end of the lap preceding the stopping of the race.

2. DRIVERS

Any drivers taking part in an ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP event shall score points provided that :

- he has driven for at least 30 % of the distance covered by his car ;
- he has only driven one single car throughout the duration of the event.

ARTICLE 33 : AWARDING OF POINTS

1. MANUFACTURERS' TITLE

- a) The title of ENDURANCE WORLD CHAMPION for MANUFACTURERS shall be awarded to the Make which has scored the highest number of points.
- b) In every event, a separate classification shall be established from the general classification (Groups C and B together) for Group B cars only in order to award points for the FIA Grand Touring Cup.
- c) For both the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP and the Grand Touring Cup, all the results of the season less one shall be taken into account.
- d) The following scale must be applied :

For 1st place	: 20 points	For 6th place	: 6 points
" 2nd "	: 15 "	" 7th "	: 4 "
" 3rd "	: 12 "	" 8th "	: 3 "
" 4th "	: 10 "	" 9th "	: 2 "
" 5th "	: 8 "	" 10th "	: 1 "

From 11th place : 0 points

- e) For each make only the car having obtained the best placing shall be taken into consideration, without possibility of accumulating points for the same manufacturer in one and the same event (except in case of a dead-heat as provided for hereafter).
- f) The rule for deciding between makes which have the same total of points will give consideration to :
 - 1) the value of the placings obtained in the contingent of qualifying events retained for the granting of the total of points of each make, while taking into account only one placing per event for one and the same make ;
 - 2) the value of the placings in all the qualifying events in which the ex-aequo makes have taken part, while taking into account only one placing per event for one and the same make ;
 - 3) the value of the placings obtained in all qualifying events in which the makes have participated, with the possible addition of several placings for the same make in a same event ;

- 4) in case of a further tie, the FISA would itself nominate the winner, on the basis of such considerations as it would deem appropriate.
- g) 1) If the race is stopped before 20 % of the set duration or distance has been covered, no points shall be awarded.
- 2) If the race is stopped when between 20 % and 60 % of the set duration or distance has been covered, half the points shall be awarded.
- 3) If the race is stopped after 60 % of the duration or distance has been covered, all the points shall be awarded.

2. DRIVERS' TITLE

a) The title of ENDURANCE WORLD CHAMPION FOR DRIVERS shall be awarded to the driver who has scored the highest number of points.

b) For all the qualifying events counting towards the ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS, the following scale shall be applied :

- in accordance with the general classification of the event :

To the drivers of the car graded 1st	:	20	points
" " " " " " " 2nd	:	15	"
" " " " " " " 3rd	:	12	"
" " " " " " " 4th	:	10	"
" " " " " " " 5th	:	8	"
" " " " " " " 6th	:	6	"
" " " " " " " 7th	:	4	"
" " " " " " " 8th	:	3	"
" " " " " " " 9th	:	2	"
" " " " " " " 10th	:	1	"

as far as the drivers have fulfilled the conditions stipulated under Article 32/2.

- In accordance with the categories and classes additional points shall be awarded in conformity with the appended table.
- If the race is stopped before 20 % of the set duration or distance has been covered, no points shall be awarded.
- If the race is stopped when between 20 % and 60 % of the set duration or distance has been covered, half the points shall be awarded.
- If the race is stopped after 60 % of the duration or distance has been covered, all the points shall be awarded.

ARTICLE 34 : PRIZES

For each event, cash prizes are fixed and distributed by the organizer on the following basis

- the drivers of the car having obtained first place are obliged, unless in a case of "force majeure", to participate in the prize-giving, which shall take place at the end of the race on the Podium ;
- during this ceremony, the national anthems of the winning drivers shall be played ;
- after the podium ceremony, the winning drivers must report as quickly as possible to the place reserved for the International Press Conference.

APPLICATION OF THE REGULATIONS

ARTICLE 35 : REGULATIONS

These regulations are the Standard Regulations of the events of the FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP and shall be completed by the organisers with Supplementary Regulations and informations for the event.

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

Should their interpretation be contested, the French text only shall be considered as the official, authentic text.

The present regulations have been certified by the ASN and the FISA.

ARTICLE 36 : INSTRUCTIONS AND MESSAGES TO THE ENTRANTS

Under exceptional circumstances, the Stewards of the Meeting may give instructions to the entrants by means of special circulars, in conformity with Article 66 and 141 of the International Sporting Code. These circulars shall be distributed to all the entrants who must confirm receipt thereof by signature.

All classifications and results of race practice, as well as any other messages concerning practice shall be posted on the official message board situated in the indicated place.

Any decisions or messages from the Stewards of the Meeting and the Scrutineers or from the Clerk of the Course, and in particular concerning a competitor shall moreover be conveyed to the latter in writing.

ARTICLE 37 : APPLICATION OF THE REGULATIONS

Should there be any disagreement with regard to the interpretation of the present regulations or of the other texts governing the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP, or the instructions issued by the Stewards of the Meeting, the decision of the latter shall be final, unless the right of protest and appeal as laid out in Article 40 below is exercised, and unless the FISA decides otherwise.

ARTICLE 38 : JURISDICTION

Any violation of the rules and non-observance of the instructions issued by an official shall be sanctioned in conformity with the clauses contained in Chapter XI of the International Sporting Code.

The entrant shall be responsible for the payment of imposed fines. The fines and penalties indicated in these regulations are not substitutes, but are supplements to the penalties prescribed by the International Sporting Code.

ARTICLE 39 : PENALTIES - EXCLUSION FROM THE RACE

- a) The interpretation of the Regulations and the choice of sanctions where the present regulations have not automatically stipulated these, falls to the Body of the Stewards of the Meeting, upon the majority vote of those present.
- b) All decisions concerning a time penalty or exclusion of drivers or cars from the race and taken by the Stewards of the Meeting shall be announced promptly in writing to the entrants and to the Marshals at the pits concerned.
- c) Should a car be excluded from the race, the driver of the incriminated car shall also be warned by signals. For this purpose, the black flag - with the race number of the driver - shall be shown in two consecutive laps by the Clerk of the Course at the point when the car passes the finish line.

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

- d) The fact that certain sanctions are mentioned in the Supplementary Regulations does not prevent other additional sanctions being applied if this is considered necessary.

ARTICLE 40 : PROTESTS AND APPEALS

- a) Protests must be lodged in writing and handed to a Steward of the Meeting or if no Steward is available, to the Clerk of the Course, along with a deposit of 250 Swiss Francs or an equivalent sum in the currency of the country.

Only the entrant or his accredited representative has the right to lodge protest.

The protest procedure is governed in accordance with Chapter XII of the International Sporting Code.

- b) The appeal procedure is governed in accordance with Chapter XIII of the International Sporting Code. The appeal must be accompanied by a deposit of 500 Swiss Francs or an equivalent sum in the currency of the country.

ARTICLE 41 : OFFICIALS

The principle officials of the event are indicated in Chapter 1 of the present regulations.

The main role of the FISA delegate is to assist the race officials in their functions, to see to it, within the framework of his authority, that all the regulations governing the WORLD CHAMPIONSHIP are respected in their entirety, to make comments which he deems necessary and to draft different reports for the FISA regarding the running of the event.

The inspector of the event must not be of the same nationality as the Organising Committee. He shall assure the coordination between the FISA delegate and his coordination with other officials.

ARTICLE 42 : PROTOCOL PROVISIONS

- a) The qualifying races of the ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIPS should benefit from

the renown worthy of any FIA WORLD CHAMPIONSHIP.

- b) The covers of the Supplementary Regulations and the race programme, official tally sheets and posters will bear, in a prominent position, the title ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIPS, with, on the side, the initials of the FIA and the insignia of the organizing club and the ASN.
- c) The programme must mention, apart from the name of the drivers, their nationality, the make and the type of car they drive.
- d) The preparations prior to the start shall insofar as possible, be carried out with a certain ritual (presentation of the cars and drivers, etc...) ; efforts should be made to avoid having the finish of a possible side race occur too close to the start of the main event.
- e) The ceremony during which the winner is declared shall be carefully prepared and the necessary provided :
 - a large podium bearing the initials of the FIA and the organizing club ;
 - three masts will be erected if possible in a separate enclosure ;
 - the national flags of the first three drivers will be hoisted successively ;
 - the 3rd., 2nd. and winner of the race will step up in order ;
 - the national anthem shall be played and national flag hoisted ;
 - a cup will be presented to the drivers.

ARTICLE 43 : PRIZE FUND

- a) Minimum Prize for each event.

The organiser of an event counting towards the ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP is obliged to pay, at the end of each event, a minimum prize of 25 000 US Dollars.

- b) Annual Prize Fund

The organiser of each event of the WORLD CHAMPIONSHIP shall pay in the amount of 10 000 US Dollars to the FISA Annual Prize Fund which must be received by the FISA at the latest by the 31st. October of the year of the Championship.

- This sum of 10 000 Dollars shall be guaranteed by the ASN of the club organising the event counting towards the Championship at the time of the entry of the event on the calendar.
- If a Championship event is cancelled, the amounts paid in shall not be reimbursed and the unpaid amounts shall be nevertheless demanded, except in a case of force majeure recognised by the FISA.

+++++

APPENDIX A

DISTRIBUTION OF THE CARS BY CATEGORY AND CLASS

- Category I : Group C
Group 5 more than 2000 cc
IMSA GTX more than 2000 cc
IMSA AAGT
- Category II : Group B more than 2000 cc
Group 6 less than 2000 cc
Group 5/75 less than 2000 cc
Group 5 less than 2000 cc
Group 4 more than 2000 cc
IMSA GT more than 2500 cc (GTO)
- Category III : Group 2 more than 2000 cc
IMSA GT less than 2500 cc (GTU)
- Category IV : Group B less than 2000 cc
Group 4 less than 2000 cc
Group 2 less than 2000 cc

SCALE OF POINTS (ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS)

CLASSIFICATION	CATEGORY I	CATEGORY II	CATEGORY III	CATEGORY IV
1	20	21	22	23
2	15	16	17	18
3	12	13	14	15
4	10	11	12	13
5	8	9	10	11
6	6	7	8	9
7	4	5	6	7
8	3	4	5	6
9	2	3	4	5
10	1	2	3	4

APPENDIX B

DISTRIBUTION OF THE GENERAL PRIZE FUND

At the end of the sporting season, the general fund shall be awarded to the drivers having obtained the greatest number of points in the ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP for DRIVERS in accordance with the following percentage :

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

REGLEMENT GENERAL

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME

ART. 1. : DISPOSITIONS GENERALES

En 1982, la FISA organise un Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme, réservé aux Constructeurs, ainsi qu'un Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme, réservé aux Pilotes.

Les épreuves qualificatives doivent être organisées en conformité avec les Prescriptions Générales applicables aux Championnats de la FIA, avec les Prescriptions d'Organisation Communes aux Championnats de la FIA, organisés sur circuits, ainsi qu'avec le présent Règlement Général.

Le nombre maximum d'épreuves qualificatives pour ce Championnat est de 12. La liste de ces épreuves sera dressée par la FISA.

ART. 2 : VOITURES ADMISES

Sont admises aux épreuves qualificatives, les voitures de tourisme de série, conformes au Règlement du Groupe A. Les classes de cylindrée sont :

- classe 1 : 1001 à 1600 cc
- classe 2 : 1601 à 2500 cc
- classe 3 : cylindrée supérieure à 2500 cc.

ART. 3 : CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

- Les épreuves qualificatives doivent se dérouler en une course ayant une durée de TROIS HEURES et DEMI ou de 500 KM.

ART. 4 : QUALIFICATION

Parmi l'ensemble des voitures ayant atteint les minima de qualification, seront retenues pour le départ.

- dans chaque classe les voitures ayant obtenu les six meilleurs temps de la classe lors des essais officiels.
- dans l'ordre des meilleurs temps d'essais obtenus, complétés éventuellement par les voitures retenues par les Commissaires Sportifs, les autres voitures jusqu'à concurrence du nombre maximum de voitures admises au départ.

ART. 5 : DEPART ET GRILLE DE DEPART

Le départ de toutes les épreuves sera donné soit arrêté, soit lancé.

Le Règlement Particulier précisera le mode de départ choisi.

Pour un départ arrêté :

La distance entre chaque rangée (de 2 voitures) de la grille sera d'au moins 12 mètres.

La procédure de départ débutera à H-5mn .

ART. 6 : CHANGEMENT DE PILOTES

Pendant la course, un pilote peut passer sur UNE autre voiture, à condition que celle-ci ait été inscrite par le même concurrent. Tout pilote étant passé sur une autre voiture ne peut plus conduire celle pour laquelle il était initialement désigné. Une voiture ne peut être conduite par plus de trois pilotes différents. Tout pilote ayant changé de voiture au cours de l'épreuve ne marque pas de points pour le Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme pour Pilotes.

ART. 7 : RAVITAILLEMENTS

a) Le ravitaillement éventuel en essence se fera :

- soit au moyen d'un système centralisé avec un orifice d'écoulement par stand et un débit identique pour chaque orifice ; dans ce cas, tout autre système est interdit, sauf cas de force majeure, reconnu par les Commissaires Sportifs.
- soit au moyen d'un réservoir par stand, dont le bord supérieur ne peut se trouver à plus de 2 mètres au-dessus de la surface de la piste des stands ; ce réservoir doit être relié par un flexible au dispositif de remplissage, qui doit être combiné à un overflow.
- soit au moyen du système de bidons "Nascar".
- de l'huile peut être ajoutée toutes les heures. Le premier ravitaillement en huile interviendra une heure après le départ.

ART. 8 : REPARATIONS

Le remplacement des pièces suivantes est interdit : bloc-cylindres (carter de vilebrequin et cylindres), culasses, carter de boîte de vitesses, carter de pont (différentiel), châssis ou structure monocoque .

ART. 9 : ATTRIBUTION DES POINTS

- a) Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme pour Constructeurs. Chaque épreuve donnera lieu à l'établissement d'un classement, basé sur les classements par divisions de cylindrée (classes) ; les points attribués sont comme suit :
- | | | |
|------------------|------------------|------------------|
| 1er - 20 points | 4ème - 10 points | 7ème - 4 points |
| 2ème - 15 points | 5ème - 8 points | 8ème - 3 points |
| 3ème - 12 points | 6ème - 6 points | 9ème - 2 points |
| | | 10ème - 1 point. |

Il ne sera tenu compte, pour chaque marque, que du total des points obtenus de la voiture la mieux placée dans chacune des classes, cette voiture obtenant les points dans la classe qui est la plus favorable à la marque ; il ne peut y avoir cumul pour une marque dans une même épreuve. Si dans une des classes inférieures (1 001 à 1 600 cc et 1 601 à 2 500) il y a moins de cinq voitures prenant le départ de la course, celles-ci seront reprises, pour l'attribution des points au classement de la classe immédiatement supérieure. Les points réservés aux classements par classes de cylindrée ne seront attribués que s'il y a au moins 5 voitures partantes par classe de cylindrée ou classe de cylindrée amalgamées.

- b) Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme pour Pilotes. Les points suivants, cumulables, seront attribués à l'issue de chaque épreuve :

<u>Classement général</u>		<u>Classement par classe de cylindrée</u>			
1er	9 points	1er	20 points	6e	6 points
2e	6 points	2e	15 "	7e	4 "
3e	4 "	3e	12 "	8e	3 "
4e	3 "	4e	10 "	9e	2 "
5e	2 "	5e	8 "	10e	1 point
6e	1 "				

Pour les épreuves disputées en une course, la totalité des points sera attribuée aux pilotes ayant conduit la voiture pendant au moins un tiers de la distance ou de la durée totale de l'épreuve.

Le pilote ayant conduit deux voitures différentes ne marquera pas de point pour le Championnat pour Pilotes.

- c) 1) Si l'arrêt de la course intervient avant que 30 % de la distance ou de la durée n'aient été couverts, aucun point ne sera attribué pour les deux Championnats.
- 2) Si l'arrêt de la course intervient entre 30 % et 60 % de la distance ou de la durée, les points seront divisés par deux.
- 3) Si l'arrêt de la course intervient alors que 60 % de la distance ou de la durée prévues ont été couverts, la totalité des points sera attribuée.

ART. 10 : RESULTATS RETENUS POUR LES DEUX CHAMPIONNATS

Le classement final sera établi en tenant compte des meilleurs classements sur le total des épreuves qualificatives effectivement organisées et conformément au barème suivant :

- pour 6 épreuves effectivement organisées, le total moins 1; pour 7 à 9 épreuves effectivement organisées, le total moins 2; pour 10 à 12 épreuves effectivement organisées, le total moins 3.

Projet Règlement Général Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme.

ART. 11 : CLASSEMENT FINAL

- a) Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme pour Constructeurs. Sera déclaré vainqueur du Championnat, le constructeur qui totalisera le plus grand nombre de points, après application des Art. 9 et 10 ci-dessus.
- b) Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme pour Pilotes. Sera déclaré vainqueur du Championnat, le pilote qui totalisera le plus grand nombre de points après application des Art. 9 et 10 ci-dessus.

ART. 12 : PRIX ET RECOMPENSES

- a) Les prix en espèces attribués aux pilotes classés lors de chaque épreuve ne seront en aucun cas inférieurs aux montants suivants :

Classement Général

1er	1 250 ECU
2e	1 000 "
3e	800 "
4e	700 "
5e	600 "
6e	500 "
7e	400 "
8e	350 "
9e	300 "
10e	250 "

Total 6 150 ECU

TOTAL GENERAL : 13 350 ECU

Classement par classe

1er	1 000 ECU
2e	800 "
3e	700 "
4e	600 "
5e	500 "

Total 3 600 ECU

x 2 = 7 200 "

Les prix par classe de cylindrée sont réservés aux voitures des classes 1 et 2 ; ils ne sont pas cumulables avec les prix attribués au classement général.

1 ECU = 5.9 FF; 7 = 0,562; 2, 5 DM; 41 FB; 2.7 Florins; 1 213 L. ita.

Au classement final du Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme pour Pilotes, les prix en espèces suivants sont attribués, provenant d'un fonds, alimenté par les organisateurs :

1er	2 000 ECU	5e	800 ECU
2e	1 500 ECU	6e	600 "
3e	1 250 "	7e	500 "
4e	1 000 "	8e	400 "
Total	8 050 ECU		

Pour pouvoir prétendre à un prix, le pilote doit avoir pris le départ d'au moins 50 % des épreuves.

GENERAL REGULATIONS

EUROPEAN TOURING CAR CHAMPIONSHIPS

ART. 1 : GENERAL

In 1982, the FISA is organizing a European Touring Car Championship for Manufacturers as well as a European Touring Car Championship for Drivers.

The qualifying events must be organized in compliance with the General Prescriptions for FIA Championships, with the Common Organizing Prescriptions for FIA Championships, run on circuits, as well as with the present regulations.

The maximum number of qualifying events, the list of which will be established by the FISA, is 12.

ART. 2 : ELIGIBLE CARS

Series-Production Touring cars, complying with the Group A Technical Regulations shall be admitted to the qualifying events.

Cubic Capacity Classes are as follows :

- class 1 : 1 001 to 1 600 c.c.
- class 2 : 1 601 to 2 500 c.c.
- class 3 : over 2 500 c.c.

ART. 3 : CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

- All qualifying events must be run in one single race with a duration of THREE HOURS and a HALF or with a distance of 500 km.

ART. 4 : QUALIFICATION

Amongst the cars having attained the qualification minima, the following shall be retained for the start :

- a) The cars having obtained the six best times in each class during official practice.

The other cars until the maximum number allowed to start has been reached in order of the best practice times set, possibly completed by the cars retained by the Stewards.

ART. 5 : START AND STARTING GRID

- All events shall have either a standing start or a rolling start.
- The Supplementary Regulations will stipulate which start is chosen.
- For a standing start :

The minimum distance between each row (of 2 cars) shall be 12 m.

The starting procedure shall be commenced at the H-5 minutes mark.

ART. 6 : CHANGING DRIVERS

During the race, a driver may change to one other car, provided that it has been entered by the same competitor ; in this case, the driver may not revert to the car for which he was initially designated. A car may not be driven by more than three drivers. Any driver having driven more than one car during the race, is not entitled to score any points for the European Touring Car Championship for Drivers.

ART. 7 : REFUELLING

Any petrol refuelling shall be carried out :

- either by means of a centralized system with one refuelling nozzle in each pit, the flow rate being the same as at all outlets ; if such a system is installed, no other means of refuelling shall be authorized, except in a case of "force majeure" recognized by the Stewards of the Meeting;
- or by means of one tank in each pit, the top of which may not be at more than 2 metres above the pit lane surface ; this tank must be connected to the filling device by a flexible hose, which must be fitted with an overflow ;
- or by means of "NASCAR" cans system.

Oil can be added only after the 1st hour of the race and at intervals of one hour thereafter.

ART. 8 : REPAIRS

The replacement of the following parts is forbidden :

- cylinder-block (crankshaft casing and cylinders), cylinder-head, gearbox casing, differential casing, chassis or monocoque structure.

ART. 9 : AWARDING OF POINTS

a) European Touring Car Championship for Manufacturers :

The results shall be determined after each event, based on the results in each cubic-capacity class.

The points shall be awarded as follows :

1st.	20 points	4th.	10 points	7th.	4 points
2nd.	15 points	5th.	8 points	8th.	3 points
3rd.	12 points	6th.	6 points	9th.	2 points
				10th.	1 point.

For each make, only the total points of the car best placed in each class shall be taken into account, this car being awarded points in the class more favourable to the make ; there may be no accumulation of points of other cars of the same make competing in the same event.

If, in one of the lower classes, (1 001 to 1 600 c.c. and 1 601 to 2 500 c.c.) less than five cars are starters, no results shall be established for that class and points shall be awarded, after having included those cars in the results of the class immediately above. Points reserved for the classifications by cubic capacity class shall only be awarded if at least 5 cars are starters in each cubic capacity class or in amalgamated cubic capacity classes.

b) European Touring Car Championship for Drivers :

The following points shall be awarded at the end of each event and may be added up :

<u>General Results</u>		<u>Cubic Capacity Class Results</u>			
1st	9 points	1st	20 points	6th	6 points
2nd	6 points	2nd	15 points	7th	4 points
3rd	4 points	3rd	12 points	8th	3 points
4th	3 points	4th	10 points	9th	2 points
5th	2 points	5th	8 points	10th	1 point.
6th	1 point				

For events run in one race, full points shall be awarded to drivers having driven at least one third of the full racing distance or duration. Drivers having driven two different cars shall not score points for the Championship for Drivers.

- c) 1. If the race is stopped before 30 % of the prescribed distance or duration has been covered, no points shall be awarded.
2. If the race is stopped when between 30 % and 60 % of the distance or duration has been covered, half points shall be awarded.
3. If the race is stopped after 60 % of the distance or duration has been covered, full points shall be awarded.

Draft General Regulations European Touring Car Championships

ART. 10: RESULTS RETAINED FOR THE TWO CHAMPIONSHIPS

The final classification of the championships will be established, taking into account the best results of the total of the organized races and according to the following scale :

- for 6 races actually organized : the total less 1 ;
- for 7 to 9 races actually organized : the total less 2 ;
- for 10 to 12 races actually organized : the total less 3.

ART. 11 : FINAL RESULTS

a) European Touring Car Championship for Manufacturers

The winner of the Championship shall be the Manufacturer having totalled the highest number of points in either one of the three cubic capacity classes after application of Articles 9 and 10 above.

b) European Touring Car Championship for Drivers

The winner of the Championship shall be the driver having scored the highest number of points after application of Articles 9 and 10 above.

ART. 12 : PRIZES AND REWARDS

- a) The prize money awarded to the classified drivers at each event may not be lower than the following amounts :

Classification

General

1st	1 250 ECUs
2nd	1 000 "
3rd	800 "
4th	700 "
5th	600 "
6th	500 "
7th	400 "
8th	350 "
9th	300 "
10th	250 "

Total 6 150 ECUs

GENERAL TOTAL = 13 350 ECUs

Classification

By class

1st	1 000 ECUs
2nd	800 "
3rd	700 "
4th	600 "
5th	500 "

Total 3 600 ECUs

x 2 = 7 200 "

Comment : the prizes by cubic capacity class are reserved for cars of classes 1 and 2 ; they cannot be awarded together with the prizes awarded in the general classification.

1 ECU = 5.9 FF ; 7 0.562 ; 2,5 DM ; 41 B.F ; 2.7 Guilders ; 1213 it. L.

In the final classification of the European Touring Cars Championship for Drivers, the following cash prizes are awarded, from a fund supplied by the organizers.

1st	2 000 ECUs
2nd	1 500 "
3rd	1 250 "
4th	1 000 "

Total 8 050 ECUs

5th	800 ECUs
6th	600 "
7th	500 "
8th	400 "

In order to be able to claim a prize, the driver must have started in at least 50 % of the events.

LISTE D'HOMOLOGATION

Valable à partir du 1/9/81/Valid as from 1/9/81

D

AUDI

5582 Audi 50-86 22/15V B.V. - Rapport de couple conique.

GB

TALBOT

1700 Sunbeam Lotus 13/9V Frein à main

Valable à partir du 1/10/81/ Valid as from 1/10/81

D

PORSCHE

3062 911 SC 7/5V Suspension-freins
Transmission - Arceau (Gr4)

672 924 Carrera GT 4/3V Suspension - Fixation de roues - Direction -

BMW

5711 323 i 12/11V B.V. 5 rapports

VW

5802 Jetta - 16 7/6V Carrosserie - soupapes - B.V

5734 53 Scirroco Inj. 31/19V Soupapes - B.V.

5732 17 Golf-Carb. 25/17V Carrosserie - Soupapes - Arceaux

5690 86 Audi 50/Polo 9/5V Soupapes

5583 Golf 1100 - 17 8/5V Carrosserie - Soupapes - B.V

AUDI

5582 Audi 50 - 86 22/15V B.V. - Rapport de couple conique
23/16V Soupapes

5808 80/2.2 6/5V Volant - moteur (Gr 2)
7/6V Suspension - Fixation de roues - freins - axe AR (Gr2)

5829 Coupé 2 l 8/7V Suspension - Axe AR (Gr 2)

671 Quattro 5/5V Carrosserie - Dimensions
6/6V Radiateurs à huile - carrosseries - chassis - volant moteur

F

RENAULT

3087 R5 Turbo 19/16V Suspension (Gr 4)

CITROEN

5689 CX 2400 GTI 8/5V Arceau
9/6V B.V.

5765 CX Reflex/Athena 5/2E Carrosserie - Roue -
Ventilateur - Intérieur
6/4V Carburateur
7/5V Arceau

PEUGEOT

5794 104 ZS 6/6V Rapport de couple conique
7/7V Freins (Gr 2)
8/8V Freins (Gr 2)
9/9V Freins (Gr 2)
10/10V Rapports de couple conique
(Gr 2)

5795 104 S/SR 2/1E B.V.

5845 505 TI/STI 4/4V Freins (Gr 2)
5/5V Arceau
6/6V Direction - Suspension (Gr 2)
7/7V Freins (Gr 2)

5816 505 Diesel Turbo 3/3 V Arceau

TALBOT

676 Matra Murena 2,2 l 4/4V Freins
5/5V Suspension

5851 Tagora 2,2 l 3/3V Direction - suspension

GB

TALBOT

5788 Sunbeam Ti 1.6 8/5 E Erratum : freins de 2/1V
9/4V Freins - (Gr 2)

5676 Sunbeam 1.8 9/5E Erratum : freins de 7/4V
10/5V Freins (Gr 2)

1700 Sunbeam Lotus 14/10V Suspension - direction
15/11V Freins - Suspension
16/12V Freins
17/13V Carter sec
18/5E Erratum : freins de 5/3V
19/6E Carrosserie
20/14V Suspension

I

FIAT

5717	Ritmo 60	27/22V	Arbre à cames
5757	Ritmo 65	22/18V	Arbre à cames
5716	Ritmo 75 L	32/26V 33/27V	Arbre à cames Frein à main (Gr 2)
647	Abarth 131 Rally	26/24V	Frein à main
3982	X 1-9	9/7V	Arbre à cames
3050	X 1-9	6/4V	Moteur

ALFA-ROMEO

5855	Alfetta GT 6-2.5		Homologation Groupe 1
5809	Giulietta 1.8	4/1E	Modèle Super 2.0

J

NISSAN

5782	Sylvia	10/4E 11/7V	Carrosseries - B.V. - freins Carrosserie - Suspension - Arceau - Intérieur - B.V. - (Groupe 2) B.V. - (Groupe 2)
1715	Sylvia Turbo S 110	(1770 - 2478cc) 1/1V	Homologation Groupe 2 Moteur - carrosserie - B.V. - embrayages - spoiler - Intérieur - carter sec - arceau suspension - couple conique transmission - freins -
667	Datsun Violet GT	10/8V 11/9V	carrosserie - Intérieur freins - suspension -
5684	Datsun HA 10	22/19V	suspension (Gr 2)
5811	Bluebird Turbo	4/3V 5/4V	Turbocompresseur Embrayage - B.V. - suspension - intérieur (Gr 2)
3088	Datsun Sunny Pickup	(1171cc)	Homologation groupe 3
5853	Langley	(1487cc)	Homologation groupe 1
5854	Pulsar	(1487cc)	Homologation groupe 1

ISUZU

5803	Gemini ZZ PF 60 E	4/2V	Suspension (Gr 2)
------	-------------------	------	-------------------

TOYO-KOGYO

5713	Savanna RX 7 Custom	10/7V 11/8V	Carter sec Rapport de couple conique (groupe 2)
------	---------------------	----------------	---

MITSUBISHI

675	Lancer 2000 Turbo	13/13V	Freins
-----	-------------------	--------	--------

TOYOTA

663

Celica 2000 GT Rally

15/13V
16/14V

carrosserie - dimensions
moteur - freins - suspensions
réservoir à huile - axe AR -
direction.

Liste de voitures transférées provisoirement en Groupes A et B par la FISA

List of cars provisionally transferred to Groups A and B by the FISA

N.B. au cas où le constructeur effectuerait lui-même ce transfert, les fiches seraient modifiées. Ces transferts sont donc provisoires, ainsi que ceux cités dans le Bulletin précédent.

N.B. Should the manufacturer effect the transfer himself, the forms shall be modified. These transfers are therefore provisional like those quoted in the previous Bulletin.

La FISA a l'intention de transférer la quasi-totalité des voitures dont l'homologation est valable au delà de 1981. En outre, il sera toujours possible aux ASN de demander à la FISA le transfert d'une voiture particulière.

The FISA intends to transfer almost all cars with a homologation valid beyond 1981. Moreover, the ASNs may still request the FISA to transfer a particular car.

En Groupe A : / In Group A :

(D)

BMW

5792 528 I

OPEL

5541 KADETT C
5555 COMMODORE B-GS/E

DAIMLER-BENZ

5551 450 SLC

VW

5645 PAULO-AUDI 86-0, 82 Turbo
5805 ILTIS

(DDR)

WEB

5600 353 W

(E)

FASA-RENAULT

5797 R 5 - TS
5707 R 5 ALPINE
5562 R 5

SEAT

5821 PANDA 45
5710 127 - 1010
5486 127

(F)

PEUGEOT

5794 104 ZS
5795 104 S
5613 104 ZS
5498 104 BERLINE
5499 304 S BERLINE

TALBOT

5638 1307 S
5708 MATRA RANCHO
5748 1307 S
5721 HORIZON
5720 HORIZON
5439 1100 SPECIAL HA

CITROEN

5776 GSA X3
5728 GS X3
5773 VISA CLUB
5727 CX 2500 DIESEL
5597 GS X2
5689 CX 2400 GTI
5819 VISA 2 SUPER X

RENAULT

5578 R 5 TS
5831 R 18 TURBO
5824 FUEGO TX
5830 R 20 TX
5750 R 18 TL
5777 R 14 TS
5778 R 30 TX
5823 FUEGO GTS
5822 FUEGO GTL

(GB)

VAUXHALL

5596 CHEVETTE

(I)

INNOCENTI

5667 Mini 120 SL
5673 Mini 90 SL
5718 Mini de Tomaso

LANCIA

5791 Delta 1500

ALFA-ROMEO

5809 Giulietta 1.8
5622 Alfetta GT Am.
5570 Alfasud TI
5647 Alfetta GT 1.6
5746 Alfasud TI 1.5
5646 Alfasud Sprint
5745 Alfasud Sprint 1.5

En Groupe B : / In Group B :

ALFA-ROMEO

5830 Alfa 6
5819 Alfetta 1.8
5863 Alfetta 2000
5896 Giulietta
5810 Alfasud Super 1.3

FIAT

5813 Panda 48
5812 Panda 30
5758 131 Racing 2000
5304 138
5718 Ritmo 1.8 L
5717 Ritmo 60L
5757 Ritmo 65 L
5718 137 Sport 70 HP
5738 Campagnolo
5814 128 8 P - 1100
5815 128 8 P - 1300
5897 128 - 1300

AUTOBIANCHI

5808 A 113 Abarth 70 HP
5840 A 113 A

(L)

TOYOTA

5785 Corolla 1800 GT
5705 Corolla 2000 GT

NISSAN

5885 Datsun PA 10
5884 Datsun HA 10

MITSUBISHI

5787 Lancer A 1.3 A
5806 Lancer A 1.3 A
5741 Mirage 1800
5738 Mirage 1800

TOYOKOYO

5818 BD 1031 FAMILIA

(S)

SAAB

5771 99 SEDAN TURBO

(SA)

FORD

5832 Cortina 2000

ALFA-ROMEO

- 5839 Alfa 6
- 5619 Alfetta 1.6
- 5663 Alfetta 2000
- 5696 Giulietta
- 5810 Alfasud Super 1.3

FIAT

- 5813 Panda 45
- 5812 Panda 30
- 5726 131 Racing 2000
- 5304 128
- 5716 Ritmo 75 L
- 5717 Ritmo 60 L
- 5757 Ritmo 65 L
- 5715 127 Sport 70 HP
- 5738 Campagnola
- 5614 128 3 P - 1100
- 5615 128 3 P - 1300
- 5591 128 - 1300

AUTOBIANCHI

- 5606 A 112 Abarth 70 HP
- 5340 A 112 A

(J)

TOYOTA

- 5785 Corolla 1600 GT
- 5702 Celica 2000 GT

NISSAN

- 5685 Datsun PA 10
- 5684 Datsun HA 10

MITSUBISHI

- 5787 Lancer A 174 A
- 5806 Lancer A 175 A
- 5741 Mirage 1600
- 5739 Mirage 1600

TOYO-KOGYO

- 5818 BD 1031 FAMILIA

(S)

SAAB

- 5771 99 SEDAN TURBO

(ZA)

FORD

- 5832 CORTINA 3000

(F)

FUJICO

- 5794 104 S
- 5795 104 S
- 5813 104 S
- 5498 104 BERLINE
- 5499 104 S BERLINE

TALBOT

- 5838 1307 S
- 5708 MATRA RANCHO
- 5748 1307 S
- 5751 HORIZON
- 5750 HORIZON
- 5439 / 100 SPECIAL HA

CITROEN

- 5778 GSA X3
- 5738 GS X3
- 5773 VISA CLUB
- 5777 CX 2800 DIESEL
- 5697 GS X3
- 5689 CX 2400 GTI
- 5819 VISA 2 SUPER X

RENAULT

- 5878 R 8 T2
- 5801 R 18 TURBO
- 5824 FUEGO TX
- 5830 R 20 TX
- 5750 R 18 TL
- 5777 R 14 T2
- 5778 R 30 TX
- 5823 FUEGO GTS
- 5822 FUEGO GTL

(GB)

VAUXHALL

5886 CHEVETTE

(I)

INNOCENTI

- 5667 Mini 128 SL
- 5673 Mini 90 SL
- 5718 Mini de Tomaso

LANCIA

5791 Delta 1500

ALFA-ROMEO

- 5809 Giulietta 1.8
- 5822 Alfetta GT Am
- 5870 Alfetta TI
- 5847 Alfetta GT 1.8
- 5746 Alfasud TI 1.8
- 5848 Alfasud Sprint
- 5748 Alfasud Sprint 1.5

En Groupe B : / In Group B :

(D)

PORSCHE

3081 928
3085 928 S
3062 911 SC

(F)

TALBOT

3086 MATRA MURENA 1600

(I)

FERRARI

3073 DINO 308 GT 4

DE TOMASO

3047 PANTERA

ALFA-ROMEO

3041 2000 SPIDER VELOCE
3051 SPIDER JUNIOR 1.6

FIAT

3029 124 SPORT SPIDER 1600
3050 X 1-9
3082 X 1-9

LANCIA

3074 BETA MONTECARLO
3064 BETA COUPE 1.8

(J)

MITSUBISHI

3077 LANCER CELESTE 1600

1982 APPENDIX J
 (See Bulletin n° 161 page 3)

Dans le point 4.1 (changement de l'Article 2 - Homologation), au lieu de
 « et homologuées par la FISA en Groupe N » lire à la 2ème ligne :
 « et homologuées par la FISA en Groupe A ».

Under point 4.1 (change to Article 2 - Homologation) line 2 should read :
 « and homologated by the FISA in Group A » instead of
 « and homologated by the FISA in Group N ».

(D)	PORSCHE
	3081 828
	3082 828 S
	3083 812 SC
(F)	TALBOT
	3088 MATRA MURENA 1600
(H)	FERRARI
	3073 DINO 308 GT 4
	DE TOMASO
	3047 PANTERA
	ALFA-ROMEO
	3041 2000 SPIDER VELOCE
	3061 SPIDER JUNIOR 1.8
	FIAT
	3029 124 SPORT SPIDER 1600
	3060 X 1.8
	3062 X1.8
	LANCIA
	3074 BETA MONTECARLO
	3084 BETA COUPE 1.8
(J)	MITSUBISHI
	3077 LANCER CELESTE 1800

Manuel d'Homologation

Vous trouverez ci-après le « Manuel d'Homologation » qui donne les explications nécessaires aux Constructeurs pour remplir les fiches d'homologation, ainsi qu'aux Commissaires Techniques pour les interpréter.

Homogation Manual

You will find hereinafter the « Homologation Manual » which explains to the manufacturers how to fill in the homologation forms and also explains to the scrutineers how to interpret them.

102	102	<p>Le signe « α » signifie que cat. 1 ou 2 est applicable.</p>
103	103	<p>Mode de construction et type de construction :</p> <p>- séparée si la carrosserie est supportée sur un châssis (dans ce cas on précisera le matériau du châssis) ;</p> <p>- monocoque si la carrosserie est autoportée.</p>
104	104	<p>Nombre de volumes : par volume on entend tout espace fermé par des cloisons fixes et accessible séparément de l'extérieur du véhicule (cyclisme motor, habitacle, coffre(s) à bagage(s)).</p> <p>Les sièges réclinables seront considérés comme à l'état fixe.</p>
105	105	<p>Nombre de places : selon la définition de règlement d'homologation (Art. 2).</p> <p>Pour les voitures de moins de quatre places on indiquera le nombre effectif de places.</p>
2) DIMENSIONS - POIDS		
106	106	<p>Poids minimum en kg, arrondi au kg le plus proche.</p> <p>Lors de la détermination de ce poids, le modèle doit être équipé de son système de chauffage, sauf si celui-ci n'est pas disponible, même en option.</p> <p>Le poids des équipements suivants ne sera pas retenu dans le poids total :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Outillage (tric - trousse à outils) ; - Chauffage indépendant (type pour pays froids) ; - Climatisation ; - Radio, équipement Hi-Fi ; - Réservoirs électriques de glaces et toit ouvrant ; - Dispositifs lave-glaces. <p>Le réservoir d'essence sera vide, les autres réservoirs au niveau normal prévu par le constructeur.</p>

FEDERATION INTERNATIONALE

DU SPORT AUTOMOBILE

COMMISSION TECHNIQUE

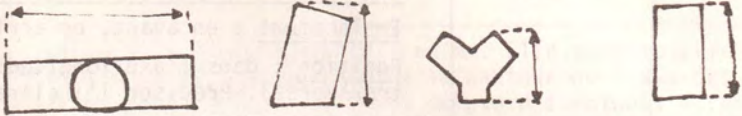
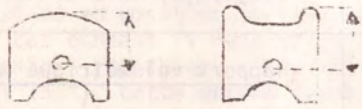
MANUEL D'HOMOLOGATION

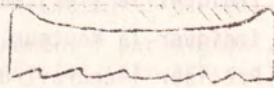
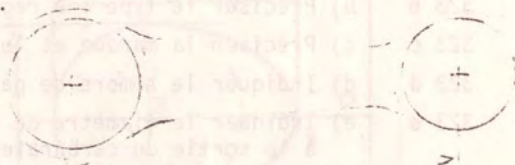
N.B. : Le signe + signifie que cet article ne figure pas à la fiche d'Homologation Groupe N, mais qu'il est néanmoins applicable à ce groupe.

N	A/B	
N° DE L'ARTICLE	N° DE L'ARTICLE	
		1) <u>DEFINITIONS</u>
101 +	101	<u>Constructeur</u> : Raison sociale du constructeur responsable de la présentation de l'homologation.
102 +	102	<u>Dénomination (s) commerciale (s)</u> : Dénomination de catalogue sous laquelle (lesquelles) le véhicule est effectivement vendu aux clients dans les différents pays.
103 +	103	<u>Cylindrée totale</u> : Cylindrée totale du moteur mesurée avec course et alésage d'origine, exprimée en cm ³ , et arrondie au demi cm ³ le plus proche. En cas de moteur suralimenté (coefficient 1,4), à piston(s) rotatif(s) (coefficient 2), ou à turbine on indiquera également la cylindrée totale corrigée en fonction du coefficient qui s'applique. Pour tous ces calculs on prendra : $\pi = 3,1416$
104 +	104	<u>Mode de construction</u> : type de construction : - séparée si la carrosserie est rapportée sur un châssis (dans ce cas on précisera le matériau du châssis), - monocoque si la carrosserie est autoporteuse.
105 +	105	<u>Nombre de volumes</u> : par volume on entend tout espace fermé par de cloisons fixes et accessible séparément de l'extérieur du véhicule (volume moteur, habitacle, coffre(s) à bagage(s)). Les sièges rabattables seront considérés comme cloisons fixes.
106 +	106	<u>Nombre de places</u> : selon la définition du règlement d'Homologation (Art. 2). Pour les voitures de moins de quatre places on indiquera le nombre effectif de places.
		2) <u>DIMENSIONS - POIDS</u>
201		<u>POIDS MINIMUM</u> : en kg, arrondi au kg le plus proche. Lors de la détermination de ce poids, le modèle doit être équipé de son système de chauffage, sauf si celui-ci n'est pas disponible, même en option. Le poids des équipements suivants ne sera pas retenu dans le poids total : - Outillage (cric - trousse à outils) ; - Chauffage indépendant (type pour pays froids) ; - Climatiseur ; - Radio, équipement Hi-Fi ; - Asservissements électriques de glaces et toit ouvrant ; - Dispositifs lave-phares. Le réservoir d'essence sera vide, les autres réservoirs au niveau normal prévu par le constructeur.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
202 +	202	<u>Longueur Hors-tout</u> : en mm. Il s'agit de l'encombrement en longueur de la voiture complètement équipée, y compris les bananes de pare-chocs.
203 +	203	<u>Largeur Hors-tout</u> : en mm. Il s'agit de l'encombrement en largeur de la voiture complètement équipée, mais sans les rétroviseurs, ni les roues. On indiquera également l'endroit exact de la mesure.
204 +	204	<u>Largeur de la Carrosserie</u> : en mm. Elle sera mesurée au sommet du passage de roue, à la hauteur de l'axe des roues avant et arrière, sans tenir compte d'éventuels accessoires (clignoteurs d'ailes, etc...)
205 +		<u>Hauteur minimum moyeu de roue/ouverture de passage</u> : en mm. Cette mesure sera effectuée verticalement sur le véhicule complètement équipé (inclus outillage, cric, tous les réservoirs étant remplis, y compris celui de carburant), mais sans occupant à bord. De cette mesure on déduira 20 mm afin de tenir compte de l'équipement de sécurité et des options éventuelles.
206 +	206	<u>Empattement</u> : en mm, mesuré horizontalement entre les centres des moyeux de roues, les roues directrices étant placées en position médiane.
207		<u>Voie maximum</u> : en mm, mesurée horizontalement au niveau du sol entre les milieux des bandes de roulement des pneumatiques les roues directrices étant placées en position médiane.
208		<u>Garde au sol minimum</u> : en mm. C'est la distance verticale entre l'élément le plus bas de la partie entièrement suspendue du véhicule et le sol, le véhicule étant placé sur une surface plane. On précisera l'endroit de la mesure. Le véhicule devra être complètement équipé (inclus cric, outillage, tous les réservoirs étant remplis, y compris celui de carburant), mais sans occupant à bord. De cette mesure, on déduira 20 mm afin de tenir compte de l'équipement de sécurité et des options éventuelles.
209 +	209	<u>Porte-à-faux</u> : en mm. C'est la distance mesurée dans l'axe de la voiture entre le centre du moyeu des roues et l'extrémité du véhicule entièrement équipé, bananes de pare-choc incluses.
210 +	210	<u>Distance G</u> : en mm. Distance mesurée horizontalement entre le centre du moyeu du volant (si le volant est réglable, il sera placé en position moyenne) et la cloison du siège arrière ou le cas échéant la face arrière du siège arrière (en cas de dossiers réglables, l'inclinaison vers l'arrière n'excèdera pas 15 °). Cette mesure correspondra obligatoirement à la valeur indiquée sur la fiche complémentaire "Dimensions" exigée par la FISA pour toute nouvelle homologation.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
		3) <u>MOTEUR</u>
301 +	301	<u>Emplacement et position du moteur :</u> <u>Emplacement :</u> en avant, en arrière, central <u>Position :</u> dans l'axe longitudinal de la voiture, dans l'axe transversal. Préciser l'inclinaison du moteur (en degrés).
302		<u>Nombre de supports :</u> Indiquer le nombre de supports du moteur par rapport à la carrosserie.
303 +	303	<u>Cycle:</u> le principe de fonctionnement du moteur : 4-temps, 2-temps, Diesel...etc...
304 +	304	<u>Suralimentation :</u> préciser si le moteur est suralimenté et le type de suralimentation utilisé.
305 +	305	<u>Nombre et disposition des cylindres :</u> nombre total de cylindres et leur positionnement (en ligne, en V, à plat, etc...)
306 +	306	<u>Système de refroidissement :</u> préciser la nature du fluide de refroidissement (air, liquide).
307	307	<u>Cylindrée :</u> pour ces mesures exprimées en cm ³ , et arrondies au demi cm ³ le plus proche, on prendra $\pi = 3,1416$.
307 a +	307 a	a) cylindrée de chaque cylindre, avec alésage et course d'origine.
307 b +	307 b	b) cylindrée totale du moteur mesurée avec course et alésage d'origine.
	307 c	c) Cylindrée totale en tenant compte de l'alésage maximum indiqué à l'Art. 315 de cette fiche.
308		<u>Volume minimum total d'une chambre de combustion :</u> C'est le volume lorsque les soupapes sont en position fermées et le piston au PMH. Ce volume sera exprimé en cm ³ , avec une précision de 0,1 cm ³ .
309		<u>Volume minimum d'une chambre de combustion dans la culasse :</u> Ce volume sera mesuré en cm ³ , avec une précision de 0,1cm ³ dans la chambre complètement équipée (soupapes fermées et bougie (s) mais toutefois sans le joint de culasse).
310		<u>Rapport volumétrique maximum (R) :</u> Calculé selon la formule suivante et rapporté à l'unité (..... : 1) : $R = \frac{v + V}{v}$ avec : v = volume déterminé à l'article 308 V = volume déterminé à l'article 307 a

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
311		<p><u>Hauteur minimum du bloc cylindre</u></p> <p>Distance minimum en mm mesurée verticalement (horizontalement et inclus les joints d'embase de cylindre pour les boxers) entre le point le plus haut du plan de joint de culasse et le point le plus bas du plan de joint de carter (pour les boxers entre les deux plans de joint de culasse) :</p> 
312 +	312	<p><u>Matériau du bloc-cylindre</u> : on précisera le (les) matériau (x) constituant le bloc-cylindre (c'est-à-dire le carter de Vilbrequin et les cylindres).</p>
313	313	<p><u>Chemises</u></p>
313 a +	313 a	a) indiquer si le moteur est chemisé à l'origine ou non.
313 b		b) Préciser le matériau de ces chemises.
313 c +	313 c	c) Indiquer si les chemises sont humides ou sèches.
314 +	314	<p><u>Alésage</u> : alésage d'origine en mm, arrondi à 0,1 mm.</p>
	315	<p><u>Alésage maximum autorisé</u> : réalésage maximum possible (en mm, arrondi au dixième le plus proche) sans dépassement de la limite de classe de cylindrée du véhicule, autorisé par le constructeur, et limité à 0,6 mm par rapport à l'alésage d'origine. (Art. 314)</p>
316 +	316	<p><u>Course</u> : déplacement du piston (en mm, arrondi à 0,1 mm) dans le cylindre, entre le PMH et PMB.</p>
317		<p><u>Piston</u></p>
317 a		a) préciser le (les) matériau (x) du piston.
317 b		b) préciser le nombre total de segments par piston.
317 c		c) poids minimum du piston complet en grammes, avec tous les segments, l'axe et le dispositif d'arrêt de l'axe.
317 d		d) en mm (arrondi à 0,1 mm) distance de la médiane de l'axe au sommet du piston :
		
317 e		<p>e) Distance en mm (arrondi à 0,1 mm) entre le sommet du piston au PMH et le plan de joint du bloc-cylindre sans joint de culasse. Si le sommet du piston dépasse ce plan, la mesure sera indiquée avec le signe +. Sinon, le signe - sera utilisé.</p>

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
317 f		f) Dans le cas d'un piston évidé, indiquer le volume de l'évidement en cm ³ , arrondi à 0,1 mm. 
318 +	318	<u>BIELLE</u>
318 a +	318 a	a) Préciser le (les) matériau(x) de la bielle.
318 b +	318 b	b) Préciser si la tête de bielle est d'une seule pièce ou non.
318 c +	318 c	c) Diamètre intérieur de la tête de bielle, mesuré sans les coussinets, en mm, arrondi à 0,1 mm.
318 d +	318 d	d) Longueur en mm, arrondie à 0,1 mm entre les centres des axes de la bielle. 
318 e +	318 e	e) Poids minimum (exprimé en grammes) de la bielle complète avec chapeau, boulons, coussinets, etc...
319	319	<u>VILBREQUIN</u>
319 a +	319 a	a) Indiquer s'il s'agit d'un vilbrequin d'une seule pièce ou constitué de plusieurs éléments (indiquer le nombre dans ce cas).
319 b +	319 b	b) Préciser le(les) matériau (x).
319 c +	319 c	c) Indiquer par une croix dans la case correspondante le type de vilbrequin (coulé ou estampé).
319 d +	319 d	d) Préciser le nombre de paliers.
319 e +	319 e	e) Préciser si les paliers sont lisses, à roulement à billes, à aiguilles.
319 f +	319 f	f) Diamètre extérieur des paliers en mm, arrondi à 0,1 mm.
319 g +	319 g	g) Préciser le (les) matériau (x) des chapeaux de paliers.
319 h +	319 h	h) Indiquer le poids minimum en grammes du vilbrequin nu.
319 i		i) Diamètre extérieur maximum des manetons destinés à recevoir la tête de bielle (en mm, arrondi à 0,1 mm).
320	320	<u>VOLANT MOTEUR</u>
320 a +	320 a	a) Indiquer le (les) matériau (x), sans tenir compte de la couronne de démarreur.
320 b +	320 b	b) Poids en grammes, pour le volant complet (avec couronne de démarreur montée et éventuellement roulement central), sans embrayage ni dispositif de fixation embrayage/volant moteur/vilbrequin.
320 c		c) Poids en grammes, pour le volant complet (avec couronne de démarreur montée et éventuellement roulement central), y compris toutes les parties rotatives de l'embrayage, (sauf la butée) et inclus la fixation du volant sur le vilbrequin.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
321	321	<u>CULASSE</u>
321 a +	321 a	a) Indiquer le nombre.
321 b +	321 b	b) Indiquer le (les) matériaux de la (des) culasse (s).
321 c		c) Indiquer la hauteur minimum de la culasse nue (en mm)
321 d		d) Préciser l'endroit de cette mesure.
322		<u>EPAISSEUR DU JOINT DE CULASSE</u> Indiquer cette épaisseur pour le joint serré (en mm, arrondi à 0,1 mm). Préciser les éventuelles tolérances.
323 +	323	<u>ALIMENTATION PAR CARBURATEUR</u>
323 a +	323 a	a) Préciser le nombre de carburateurs
323 b +	323 b	b) Préciser le type : à registre, inversé ...
323 c +	323 c	c) Préciser la marque et le modèle exact.
323 d +	323 d	d) Indiquer le nombre de passages air-essence par carburateur.
323 e +	323 e	e) Indiquer le diamètre de chaque tubulure en mm, arrondi à 0,1 mm à la sortie du carburateur.
323 f +	323 f	f) Diamètre en mm (arrondi à 0, 1 mm) du point le plus étroit du passage de gaz dans le carburateur. S'il y a plusieurs passages donner tous les diamètres.
324 +	324	<u>ALIMENTATION PAR INJECTION</u>
324 a +	324 a	a) Indiquer le fabricant (marque) du système d'injection.
324 b +	324 b	b) Indiquer la dénomination commerciale habituelle du système d'injection.
324 c +	324 c	c) Indiquer d'une croix dans la case correspondante le mode de dosage du carburant (mécanique/électrique/hydraulique) c1) Le système est-il équipé d'un plongeur? c2) Le système est-il équipé d'un dispositif de mesure du volume d'air? c3) Le système est-il équipé d'un dispositif de mesure de la masse de l'air ? c4) Le système est-il équipé d'un dispositif de mesure de la vitesse de l'air ? c5) Le système est-il équipé d'un dispositif de mesure de la pression de l'air ? Si oui, indiquer la pression de réglage en bars.
324 d +	324 d	d) Indiquer en mm, arrondi à 0,1 mm, les dimensions effectives du canal d'admission au niveau du (des) papillon (s) ou du (des) tiroir (s) d'étranglement.
324 e +	324 e	e) Indiquer le nombre de sorties effectives de carburant vers le moteur.
324 f +	324 f	f) Indiquer d'une croix dans la case correspondante la position des soupapes d'injection (canal d'admission/culasse).
324 g +	324 g	g) Indiquer la liste des parties du système d'injection servant au dosage du carburant.

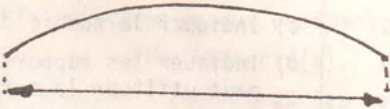
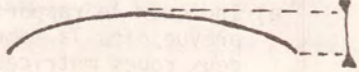
N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
325	325	<u>ARBRE A CAMES</u>
325 a +	325 a	a) Nombres d'arbres à cames commandant les soupapes.
325 b +	325 b	b) Emplacement dans le moteur : par ex. latéral (OHV), en tête (OHC).
325 c +	325 c	c) Système d'entraînement : par pignons, par chaîne (s), par courroie(s) crantée (s), par arbre(s) de renvoi, etc...
325 d +	325 d	d) Nombre de paliers par arbre.
325 e	325 e	e) Diamètre de ces paliers en mm, arrondi à 0,1 mm.
325 f +	325 f	f) Commande mécanique par poussoir et culbuteur ou par levier oscillant ou commande directe, ou commande hydraulique (indiquer la compensation hydraulique du jeu). Dans le cas de commandes différentes des soupapes d'admission et d'échappement, indiquer les 2 systèmes.
325 g		g) Indiquer les dimensions en mm, arrondies à 0,1 mm.
326	326	<u>DISTRIBUTION</u>
326 a		a) Indiquer le jeu théorique pour le calage de la distribution.
326 b		b) Tenant compte du jeu théorique a), il faut indiquer l'angle du vilebrequin (en degrés) pour lequel la soupape débute son ouverture par rapport au : - point mort haut pour la soupape d'admission. - point mort bas pour la soupape d'échappement.
326 c		c) Tenant compte du jeu théorique du 326 a), il faut indiquer l'angle du vilebrequin (en degrés) pour lequel la soupape termine sa fermeture, par rapport au : - point mort bas pour la soupape d'admission. - point mort haut pour la soupape d'échappement.
326 d		d) La levée de la came doit être mesurée sur l'arbre à cames démonté et à l'aide d'un poussoir plat. L'indiquer en mm, à 0,1 mm près.
326 e +	326 e	e) Pour le Groupe N, indiquer en mm (arrondi à 0,1 mm), la levée de soupape, en tenant compte du jeu théorique (a), en partant de l'avance à l'ouverture (art. 326 b) et pour chaque tranche de 20 ° (mesurés sur le vilebrequin) jusqu'à la fermeture totale de la soupape correspondante. Pour le Groupe A/B, indiquer la levée maximale de soupape en mm, arrondie à 0,1 mm, en indiquant le jeu de réglage appliqué.
327	327	<u>ADMISSION</u>
327 a +	327 a	a) Le matériau du collecteur est-il de la fonte, de l'aluminium coulé, de l'acier, etc...
327 b +	327 b	b) Nombre d'éléments séparés composant le collecteur d'admission.
327 c +	327 c	c) Indiquer le nombre de soupapes d'admission par cylindre.
327 d +	327 d	d) Indiquer le diamètre maximum des soupapes en mm, à 0,1 mm près.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
327 e +	327 e	e) Indiquer le diamètre de la tige de soupape en mm, à 0,1 mm près.
327 f +	327 f	f) Indiquer la longueur totale de la soupape en mm, à 0, 1 mm près.
327 g +	327 g	g) Indiquer s'il s'agit de ressorts hélicoïdaux, en épingle à cheveux, etc...
327 h		h) Préciser le nombre de ressorts par soupape.
327 i		i) Caractéristiques des ressorts indiquées par les relations de la charge (kg) aux longueurs des ressorts qui en découlent (en mm).
327 k		k) Indiquer le diamètre extérieur des ressorts en mm, à 0,1 mm près.
327 l		l) Indiquer le nombre de spires de chaque ressort.
327 m		m) Indiquer le diamètre du fil des ressorts en mm, à 0, 1 mm près.
327 n		n) Indiquer la longueur libre maximum des ressorts en mm (longueur hors-tout du ressort démonté).
328	328	<u>ECHAPPEMENT</u>
328 a +	328 a	a) Le matériau du collecteur est-il de la fonte, de l'acier, etc...?
328 b +	328 b	b) Nombre d'éléments séparés composant le collecteur d'échappement.
328 c		c) Indiquer en mm le diamètre de la sortie du collecteur d'échappement.
328 d +	328 d	d) Indiquer le nombre de soupapes d'échappement par cylindre.
328 e +	328 e	e) Indiquer le diamètre maximum des soupapes en mm, à 0,1 mm près.
328 f +	328 f	f) Indiquer le diamètre de la tige de soupape en mm, à 0,1 mm près.
328 g +	328 g	g) Indiquer la longueur totale de la soupape en mm, à 0,1 mm près.
328 h +	328 h	h) Indiquer s'il s'agit de ressorts hélicoïdaux, en épingle à cheveux, etc...
328 i		i) Préciser le nombre de ressorts par soupape.
328 k		k) Caractéristiques des ressorts indiqués par les relations de la charge (kg) aux longueurs des ressorts qui en découlent (en mm).
328 l		l) Indiquer le diamètre extérieur des ressorts en mm, à 0,1 mm près.
328 m		m) Indiquer le nombre de spires de chaque ressort.
328 n		n) Indiquer le diamètre des fils des ressorts, à 0,1 mm près.
328 o		o) Indiquer la longueur libre maximum des ressorts en mm (longueur hors-tout des ressorts démontés).
329		<u>SYSTEME ANTI-POLLUTION</u>
329 a		a) Indiquer si le véhicule est équipé ou non d'un système anti-pollution.
329 b		b) Ce système fonctionne-t-il par postcombustion catalytique, recyclage des gaz d'échappement, pompe à air supplémentaire pour le système d'échappement, etc...
330	330	<u>SYSTEME D'ALLUMAGE</u>
330 a +	330 a	a) S'agit-il d'un allumage par batterie, magnétique ?
330 b +	330 b	b) Indiquer le nombre de bougies par cylindre
330 c +	330 c	c) Indiquer le nombre de distributeurs.
330 d		d) Préciser le nombre de bobines.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
331		<u>CAPACITE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT</u> Indiquer la capacité totale en litres, au 1/2 l près.
332		<u>VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT</u>
332 a		a) Indiquer le nombre de ventilateurs
332 b		b) Donner en mm le diamètre extérieur de l'hélice
332 c		c) Préciser le matériau constituant l'hélice : aluminium , tôle d'acier, matériau synthétique, etc...
332 d		d) Indiquer le nombre de pales de l'hélice.
332 e		e) Le couplage est-il direct, à glissement, électrique, etc...
332 f		f) Indiquer si le ventilateur peut être débrayé ou non.
333	333	<u>SYSTEME DE LUBRIFICATION</u>
333 a +	333 a	a) Indiquer le type : carter humide, carter sec, carter humide compartimenté, etc...
333 b +	333 b	b) Préciser le nombre de pompes à huile
333 c		c) Indiquer la capacité totale en litres (au 0,5 l près), en tenant compte du filtre.
333 d		d) Indiquer si un/des radiateur(s) est (sont) monté(s) en série, et le cas échéant, leur nombre.
333 e		e) Décrire l'emplacement du/des radiateur(s) d'huile.
		4) <u>CIRCUIT DE CARBURANT</u>
401	401	<u>RESERVOIR</u>
401 a +	401 a	a) Indiquer le nombre de réservoirs de carburant.
401 b +	401 b	b) Décrire l'emplacement exact du/des réservoir(s) de carburant.
401 c +	401 c	c) Quel est son/leur matériau : tôle d'acier, aluminium, matériau synthétique, etc... ?
401 d +	401 d	d) Indiquer la contenance totale du/des réservoir(s) en litres.
401 e		e) Indiquer la position du/des orifice(s) de remplissage.
402		<u>POMPE A ESSENCE</u>
402 a		a) Son fonctionnement est-il mécanique ou électrique ?
402 b		b) Indiquer le nombre de pompes.
402 c		c) Indiquer la marque et le type (à membrane, à roues dentées, etc.)
402 d		d) Préciser l'emplacement exact de la/des pompe (s).
402 e		e) Indiquer le débit maximal pour chaque pompe en litres par minute.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
		5) <u>EQUIPEMENT ELECTRIQUE</u>
501 501 a + 501 b 501 c	501 501 a	<u>BATTERIE</u> a) Indiquer le nombre de batteries qui équipent la voiture. b) Indiquer la tension de la/des batterie(s). c) Indiquer de façon précise l'endroit où les batteries sont placées.
502 502 a 502 b 502 c		<u>GENERATRICE</u> a) Indiquer le nombre de génératrices d'électricité équipant la voiture. b) Préciser leur type (dynamo, alternateur, etc...) c) Indiquer leur système d'entraînement (courroie lisse, crantée, engrenages, etc...)
503 503 a 503 b		<u>PHARES ESCAMOTABLES</u> a) Indiquer si la voiture est équipée de phares escamotables . b) Indiquer si le système de commande est électrique, mécanique, hydraulique, etc...
		6) <u>TRANSMISSION</u>
601 +	601	<u>ROUES MOTRICES</u> Préciser si les roues motrices sont à l'avant, à l'arrière, à l'avant et à l'arrière.
602 602 a 602 b + 602 c + 602 d	602 602 b 602 c	<u>EMBRAYAGE</u> a) Indiquer le type de l'embrayage : à sec, à bain d'huile , etc... b) Indiquer le système de commande : mécanique, hydraulique, etc... c) Indiquer le nombre de disques d'embrayage. d) Indiquer le diamètre (en mm) du/des disque(s) d'embrayage.
603 + 603 a + 603 b + 603 c + 603 d + 603 e + 603 f +	603 603 a 603 b 603 c 603 d 603 e 603 f	<u>BOITE DE VITESSE</u> a) Indiquer de façon précise l'endroit où se trouve la boîte de vitesse en se référant aux volumes de la voiture (volume moteur, habitacle, coffre(s) à bagage(s) et au moteur. b) Préciser la marque de la boîte de vitesse manuelle utilisée. c) Préciser la marque de la boîte de vitesse automatique utilisée. d) Indiquer l'emplacement de la commande (au volant, au plancher, etc...) e) Indiquer le rapport total avec trois décimales en précisant le nombre de dents des pignons correspondants. L'éventuelle constante sera indiquée à la dernière ligne. f) Remplir la grille de vitesses en référence à chacune des boîtes de vitesses figurant sous e).

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
604 +	604	<u>SURMULTIPLICATION</u>
604 a +	604 a	a) Préciser le type de surmultiplication utilisé.
604 b +	604 b	b) Indiquer le rapport avec trois décimales.
604 c +	604 c	c) Indiquer le nombre de dents des pignons correspondant.
604 d +	604 d	d) Indiquer les rapports de boîte de vitesses avec lesquels on peut utiliser la surmultiplication.
605 +	605	<u>COUPLE FINAL</u>
605 a +	605 a	a) Préciser le type du couple final (hypoïde, engrenage conique, etc...)
605 b +	605 b	b) Indiquer le rapport du couple final.
605 c +	605 c	c) Indiquer le nombre de dents des pignons correspondant.
605 d +	605 d	d) Indiquer, s'il est prévu dans la fabrication de série, le type de limitation du différentiel (autobloquant à glissement limité, etc...)
605 e +	605 e	e) Indiquer le rapport de la boîte de transfert éventuellement prévue dans la fabrication de série pour les voitures à plus de deux roues motrices.
606 +	606	<u>TYPE DE L'ARBRE DE TRANSMISSION</u> Définir le type de joints de l'arbre de transmission (à cardan, à billes, etc...)
		7) SUSPENSION
701 +	701	<u>TYPE DE SUSPENSION</u> Indiquer le type de suspension à l'avant et à l'arrière (essieu rigide, roues indépendantes, hydropneumatique, essieu oscillant, etc...)
701 a +	701 a	
701 b +	701 b	
702 +	702	<u>RESSORTS HELICOÏDAUX</u> : Indiquer si oui ou non le véhicule est équipé de ressorts hélicoïdaux.
702 a		a) Définir de façon précise le matériau des ressorts.
702 b		b) Indiquer s'il s'agit ou non de ressorts à définition progressive.
702 c		c) Indiquer en mm la longueur minimum totale du ressort démonté. Pour cette mesure, on tiendra compte de la fatigue d'utilisation dudit ressort.
702 d		d) Indiquer le nombre de spires des ressorts AV et AR (à 1/2 spire près).
702 e		e) Indiquer le diamètre du fil des ressorts en mm.
702 f		f) Indiquer le diamètre extérieur des ressorts en mm.
702 g		g) Caractéristiques des ressorts indiquées par la relation de la charge (kg) à la longueur du ressort qui en découle (en mm).
703 +	703	<u>RESSORTS A LAMES</u> : Indiquer si oui ou non le véhicule est équipé de ressorts à lames.
703 a		a) Définir de façon précise le matériau des ressorts, si différents matériaux sont utilisés, indiquer tous les matériaux et les lames qu'ils concernent.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
703 b		b) Indiquer le nombre d'étriers utilisés pour la liaison des lames entre elles.
703 c		c) Indiquer en mm la longueur hors-tout maximale mesurée horizontalement de chaque lame de ressort démontée.
		
703 d		d) Indiquer en mm la largeur maximale de chacune des lames du ressort.
703 e		e) Indiquer en mm l'épaisseur de chacune des lames du ressort.
703 f		f) La lame de ressort étant posée sur le sol, indiquer en mm la courbure verticale maximale (mesurée verticalement) entre le sol et la lame, cette mesure étant effectuée au centre de la lame. On tiendra compte de la fatigue de la lame.
		
704 +	704	<u>BARRE DE TORSION</u> : Indiquer si oui ou non le véhicule est équipé de barres de torsion
704 a		a) Indiquer en mm la longueur efficace, c'est-à-dire la partie de la barre qui subit effectivement la torsion pour chacune des barres de torsion et préciser les points entre lesquels la mesure a été effectuée.
704 b		b) Indiquer en mm (avec une précision de 0,1 mm) le diamètre efficace, c'est-à-dire le diamètre de la partie de la barre qui subit effectivement la torsion, pour chacune des barres de torsion et préciser les points entre lesquels ce diamètre est maintenu.
704 c		c) Définir de façon précise le(s) matériau(x) des barres de torsion.
705 +	705	<u>SUSPENSION ELASTIQUE OU AUTRE</u> : Indiquer de façon précise le genre de suspension équipant le véhicule si celle-ci ne correspond pas aux types mentionnés aux Art. 702, 703, 704. Dans ce cas, il est également nécessaire de prévoir un dessin ou une photo du dispositif qui apparaîtra en page 15.
706		<u>STABILISATEURS</u>
706 a		a) Indiquer en mm la longueur efficace, c'est-à-dire de la partie du stabilisateur qui subit effectivement la torsion, du/des stabilisateur(s).
706 b		b) Indiquer en mm (avec une précision de 0,1 mm) le diamètre efficace, c'est-à-dire de la partie du stabilisateur qui subit effectivement la torsion, du/des stabilisateur(s).
706 c		c) Définir de façon précise le(s) matériau(x) du/des stabilisateur(s)
707 +	707	<u>AMORTISSEURS</u>
707 a +	707 a	a) Indiquer le nombre d'amortisseurs équipant chaque roue du véhicule.
707 b +	707 b	b) Définir le(s) type(s) d'amortisseur(s) équipant le véhicule (télescopiques, à bras, etc...)
707 c +	707 c	c) Définir le(s) principe(s) de fonctionnement des amortisseurs équipant le véhicule (hydrauliques, à friction, mixtes, etc...)

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
707 d		d) Indiquer en mm (à 0,5 mm près) le diamètre extérieur du corps des amortisseurs équipant le véhicule.
707 e		e) Indiquer si l'assiette recevant le ressort est réglable à l'origine (oui/non)
707 f		f) Indiquer en mm la distance entre l'arête supérieure de l'assiette de ressort et la fixation inférieure de l'amortisseur en tenant compte des critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> - si la fixation consiste en un oeillet traversé d'un axe, on tiendra compte du centre de l'oeillet pour la mesure. - si la fixation ne consiste pas en un oeillet, on tiendra compte du point de fixation effectif pour la mesure. - si l'amortisseur est équipé d'une assiette réglable, on indiquera les deux dimensions correspondant aux positions extrêmes de l'assiette.
707 g		g) Indiquer en mm (avec une précision de 0,5 mm) le diamètre de la tige de piston de l'amortisseur.
		8) <u>TRAIN ROULANT</u>
801	801	<u>ROUES</u>
801 a +	801 a	a) Indiquer en pouces et en mm (1 " = 25,4 mm) le diamètre des roues (jantes) du véhicule, sans pneumatique.
801 b		b) Indiquer en pouces et en mm (1 " = 25,4 mm) la largeur des roues (jantes) du véhicule, sans pneumatique.
801 c		c) Indiquer la marque et, le cas échéant, le type des roues du véhicule.
801 d		d) Indiquer le(s) matériau(x) des roues du véhicule.
801 e		e) Indiquer en kg (à 0,1 kg près) le poids unitaire des roues nues du véhicule.
801 f		f) Indiquer en mm la distance mesurée horizontalement entre le bord intérieur du plan de montage et l'extrême bord intérieur de la roue nue.
802		<u>EMPLACEMENT DE LA ROUE DE SECOURS</u> : Indiquer l'emplacement de la roue de secours.
803 +	803	<u>FREINS</u>
803 a +	803 a	a) Définir le système de freinage équipant le véhicule : simple/double, hydraulique/mécanique, ABS, etc...
803 b +	803 b	b) Indiquer le nombre de maître-cylindres équipant le véhicule (1, 2, TANDEM, etc...)

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
803 c +	803 c	b1) Indiquer en mm arrondi à 0,1 mm alésage du/des maître-cylindre(s) c) Indiquer si le véhicule est équipé ou non d'un servo-frein, le cas échéant :
803 d +	803 d	c1) Indiquer la marque et le type de ce servo-frein. d) Indiquer si le véhicule est équipé ou non d'un régulateur de freinage. Le cas échéant :
803 e +	803 e	d1) Définir l'emplacement de ce régulateur de freinage. e) Indiquer le nombre de cylindre(s) de frein par roue (AV+AR). e1) Indiquer en mm (avec une précision de 0,1 mm) l'alésage de ces cylindres de frein (AV + AR).
803 f +	803 f	f) Dans le cas de freins à tambours, indiquer les caractéristiques suivantes : f1) Diamètre intérieur en mm des tambours AV et AR. f2) Nombre de mâchoires de frein par roue (AV + AR) f3) En cm ² avec une précision de 0,01 cm ² , la surface balayée par les garnitures sur le tambour lorsque la roue décrit un tour complet. f4) en mm, la largeur des garnitures de frein.
803 g +	803 g	g) Dans le cas de freins à disques, indiquer les caractéristiques suivantes : g1) nombre de sabots de frein par roue (AV+AR) g2) nombre d'étrier(s) de frein par roue (AV+AR). g3) définition du/des matériau(x) des étriers de frein. g4) épaisseur maximum en mm des disques de frein AV + AR. g5) en mm, diamètre extérieur des disques de frein AV + AR. g6) en mm, diamètre extérieur de la surface balayée par les sabots sur le disque de frein. g7) en mm, diamètre intérieur de la surface balayée par les sabots sur le disque de frein. g8) en mm, longueur hors-tout des sabots de frein AV+AR. Pour cette mesure, on ne tiendra compte que du matériau en contact avec le disque, sans la plaque de base. g9) Indiquer s'il s'agit ou non de disques de frein ventilés.
803 h +	803 h	g10) en cm ² avec une précision de 0,01 cm ² , la surface balayée par les sabots sur le disque lorsque la roue décrit un tour complet. h) Pour la définition du frein de stationnement, les informations suivantes sont nécessaires : h1) Définition du système de commande de frein de stationnement (mécanique, hydraulique, à câbles, etc...) h2) Définition de l'emplacement de la commande du frein de stationnement (au tableau de bord, sur le tunnel central, etc...) h3) Définir les roues sur lesquelles agit le frein de stationnement.
804 +	804	<u>DIRECTION</u>
804 a +	804 a	a) Définir le type de la direction du véhicule (à billes, à crémaillère, etc...)
804 b +	804 b	b) Par rapport de direction, on entend l'angle du volant de direction correspondant à un angle de 20 degrés de la roue intérieure du virage supposé.
804 c +	804 c	c) Indiquer si le véhicule dispose ou non d'un dispositif de servo-direction.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
		9) <u>CARROSSERIE</u>
901	901	<u>INTERIEUR</u>
901 a +	901 a	a) Préciser si un dispositif de ventilation est prévu dans l'habitacle.
901 b +	901 b	b) Préciser si un dispositif de chauffage est prévu dans l'habitacle.
901 c		c) Indiquer si un dispositif de climatisation est prévu dans l'habitacle.
901 d		d) <u>Siège</u> d1) type de siège : indiquer le type de siège (banquette, sièges séparés, etc...) d2) appuie-tête : les sièges avant et/ou arrière comportent-ils cet équipement ? d3) poids : il s'agit du poids du siège complet, sans son dispositif de fixation à la voiture. d4) siège AR rabattable : le siège arrière peut-il être rabattu ou plié ?
901 e		e) <u>Plage AR</u> Y-a-t-il une plage AR derrière les sièges AR recouvrant le coffre à bagages ? e1) matériau : quel est le (les) matériau (x) de cette plage AR ?
901 f +	901 f	f) <u>Toit ouvrant optionnel</u> Certaines voitures sont-elles livrées avec un toit ouvrant ? f1) type : préciser s'il est amovible, coulissant, se levant. f2) système de commande : indiquer le système (électrique, à manivelle, etc...)
901 g +	901 g	g) Indiquer le système d'ouverture des glaces latérales : (électrique, à manivelle, etc...).
902	902	<u>EXTERIEUR</u>
902 a +	902 a	a) <u>Nombre de portes</u> : Indiquer le nombre de portes utilisables par les passagers ou le pilote, c'est-à-dire sans tenir compte du hayon AR.
902 b +	902 b	b) <u>Hayon AR</u> : préciser si il y a un hayon AR (c'est-à-dire une porte incluant la lunette AR).
902 c +	902 c	c) <u>Matériau des portières</u> : indiquer le(s) matériau(x) constituant les portières.
902 d ≠	902 d	d) <u>Matériau du capot AV</u> : indiquer le(s) matériau (x) constituant le capot AV.
902 e +	902 e	e) <u>Matériau du capot AR/Hayon AR</u> : indiquer le(s) matériau(x) constituant le capot AR ou le hayon AR.

N	A/B	
N° ARTICLE	N° ARTICLE	
902 f +	902 f	f) <u>Matériau de la carrosserie</u> : indiquer le(s) matériau(x) constituant la carrosserie.
902 g +	902 g	g) <u>Matériau du pare-brise</u> : (voir Art. 253 -12 de l'annexe J) Préciser si des pare-brises feuilletés sont disponibles.
902 h +	902 h	h) <u>Matériau de la lunette AR</u> : préciser ce matériau . S'il s'agit de verre, indiquer également sa nature (feuilleté, trempé, etc...)
902 i +	902 i	i) <u>Matériau des glaces de custode</u> : préciser ce matériau. S'il s'agit de verre, indiquer également sa nature (feuilleté, trempé, etc...)
902 j +	902 j	j) <u>Matériau des vitres latérales</u> : préciser ce matériau. S'il s'agit de verre, indiquer également sa nature (feuilleté, trempé, etc...)
902 k +	902 k	k) <u>Matériau du pare-choc AV</u> : indiquer le(s) matériau(x) le constituant.
902 l +	902 l	l) <u>Matériau du pare-choc AR</u> : indiquer le(s) matériau(x) le constituant.
902 m		m) Indiquer si le véhicule est équipé ou non d'un essuie-glace pour la lunette arrière.

A/B

PHOTOS

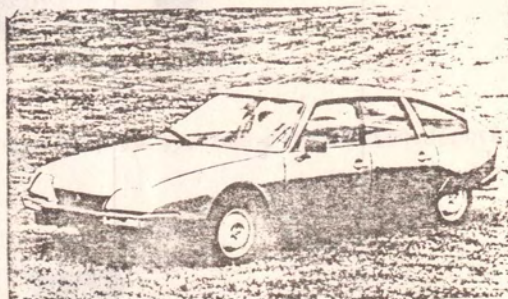
TOUTES LES PHOTOS SERONT DE FORMAT 6 x 9 CM ET SERONT SUFFISAMMENT CLAIRES.

A +

A

CARROSSERIE EXTERIEURE

A) Voiture complète vue de 3/4 AV



B +

B

B) Voiture complète vue de 3/4 AR

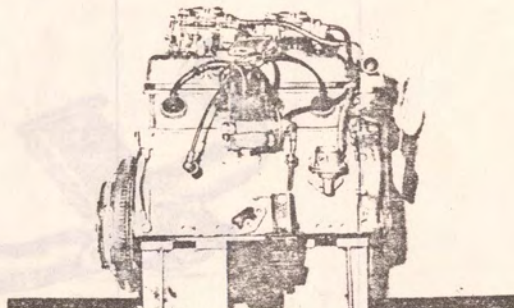


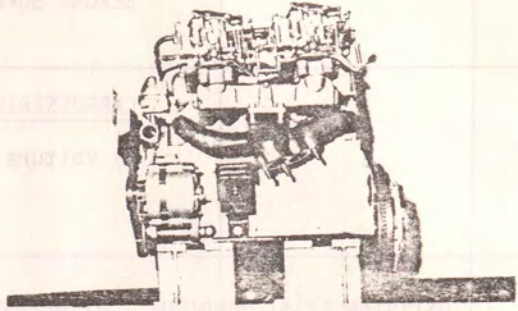
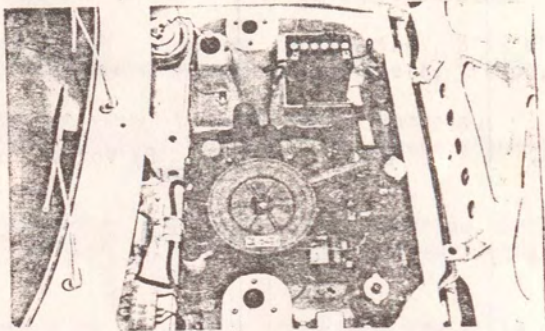
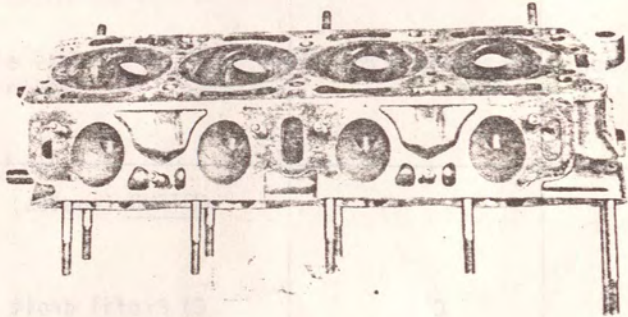

C +

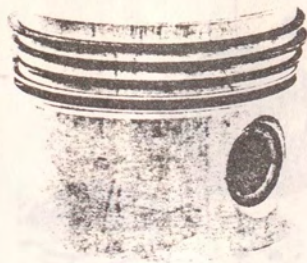
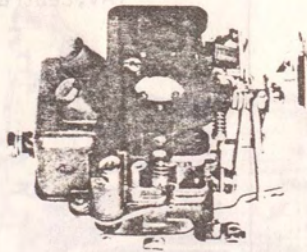
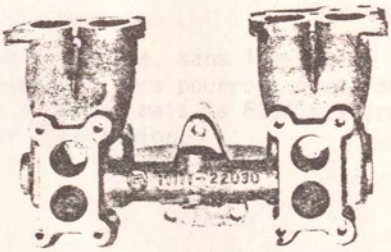

C


MOTEUR (photos)

C) Profil droit du moteur déposé, avec tous ses accessoires sauf le filtre à air



N	A/B	
D +	D	<p>D) Profil gauche du moteur déposé, avec tous ses accessoires sauf le filtre à air</p> 
E +	E	<p>E) Moteur avec tous ses accessoires photographié dans son compartiment</p> 
F +	F	<p>F) Culasse nue vue de profil côté admission</p> 
G +	G	<p>G) Photo d'une seule chambre de combustion sans les soupapes, sans bougie</p> 

N	A/B	
AA		<p>AA) Piston déposé, de profil et vu de dessus avec ses segments</p> 
H +	H	<p>H) Carburateur(s) déposé(s) ou système d'injection déposé complet</p> 
I +	I	<p>I) Collecteur d'admission déposé</p>  <p>J) Collecteur d'échappement déposé</p> 
J +	J	

N	A/B	
BB		<p>BB) Système d'échappement déposé complet sans le collecteur</p>  <p>Si la photo présente les éléments séparés, on indiquera la position de chacun d'entre eux sur le véhicule (AV, central, AR - ou - 1, 2, 3 etc...)</p>

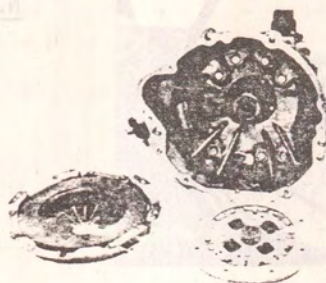
N

A/B

CC

TRANSMISSION (photos)

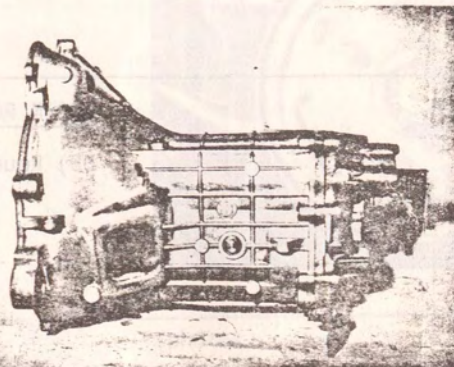
CC) Embrayage complet déposé et démonté y compris la cloche



S +

S

S) Profil du carter de boîte de vitesses déposé y compris la cloche d'embrayage.



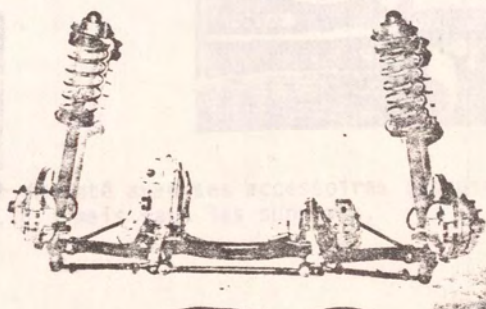
T +

T

SUSPENSION (photos)

T) Train AV complet déposé, sans les roues.

N.B.: Des dessins clairs pourront être fournis à la place de cette photo, mais la FISA restera seule juge de leur acceptation.



N

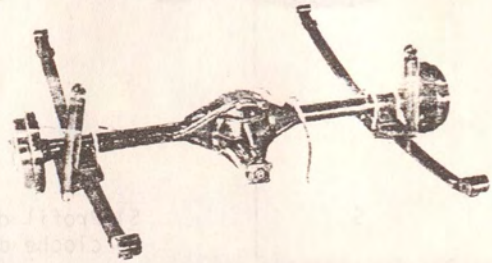
A/B

U +

U

U) Train AR complet déposé, sans les roues.

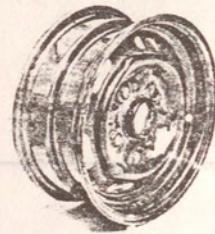
N.B. Des dessins clairs pourront être fournis à la place de la photo, mais la FISA restera seule juge de leur acceptation.



TRAIN ROULANT (photos)

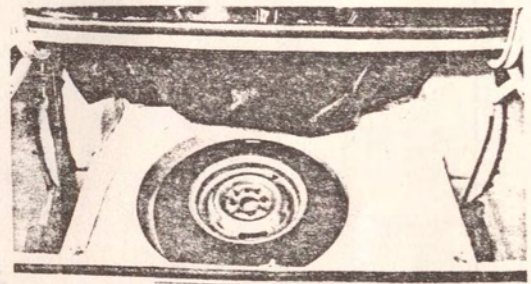
DD +

DD) Roue sans pneu, ni chambre, déposée. Photo prise de 3/4



EE +

EE) Roue de secours dans son emplacement.



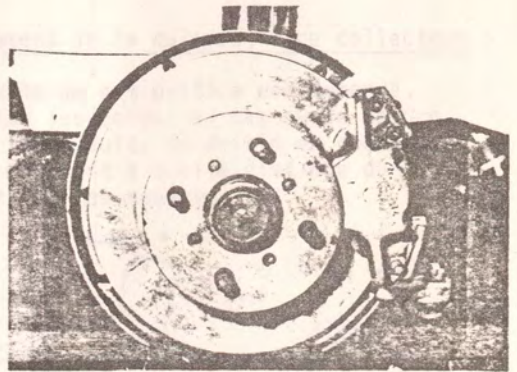
N

A/B

V +

V

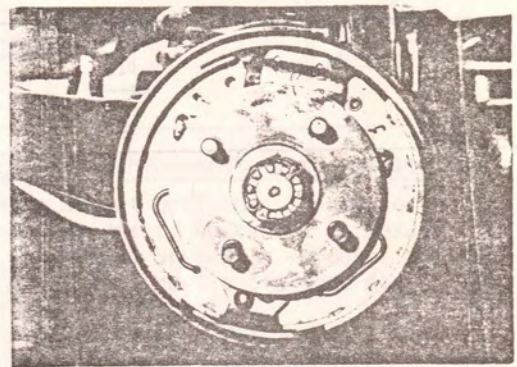
V) Frein AV complet



W +

W

W) Frein AR complet



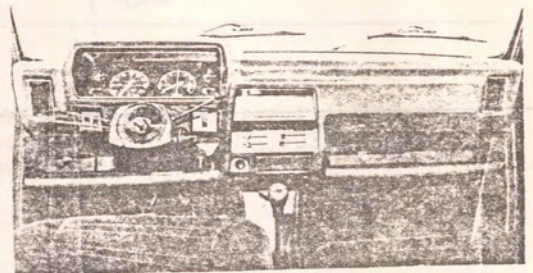
CARROSSERIE

(photos)

X +

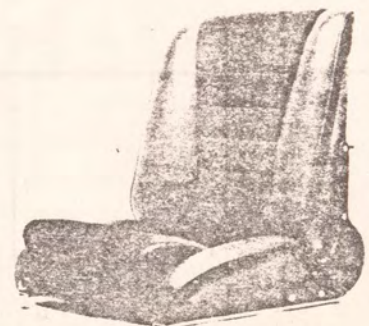
X

X) Tableau de bord, sur toute la largeur de la voiture, volant enlevé. Cette photo sera prise dans l'axe longitudinal de la voiture, siége enlevé ou dossier rabattu.



FF

FF) Siége démonté avec ses accessoires (appui-tête, accoudoirs, etc...) , mais sans les supports.

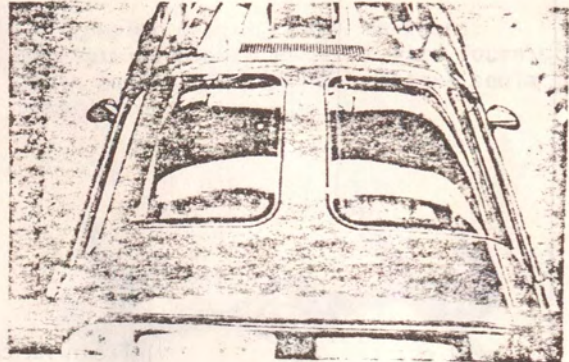


N	A/B
---	-----

Y +

Y

Y) Toit ouvrant vu de dessus - Si le toit ouvrant est coulissant ou pivotant il sera photographié ouvert. S'il est amovible il sera photographié fermé.



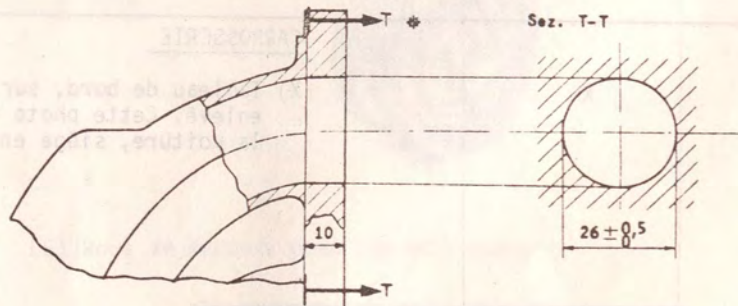
DESSINS

I +

I

I) Orifices admission de culasse face collecteur :

Un dessin à l'échelle de cet orifice est demandé, accompagné de toutes les cotes. Au cas où la mesure serait prise dans le conduit, un dessin en coupe devra être ajouté montrant à quelle distance dans le conduit sont prises les mesures

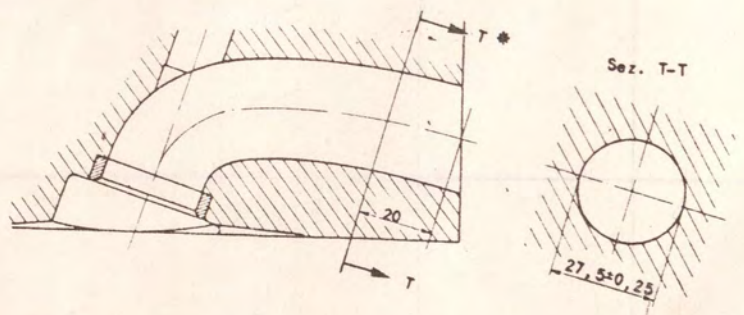


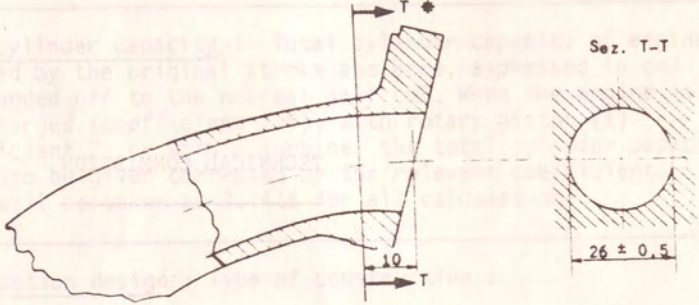
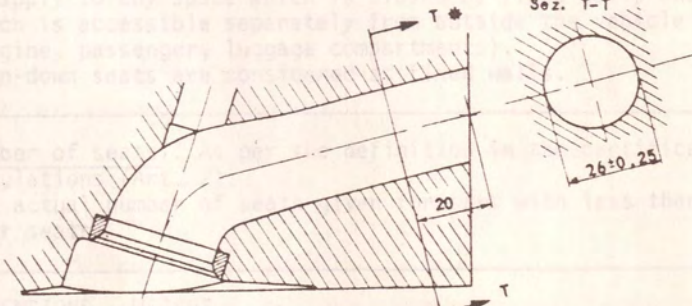
II +

II

II) Orifices du collecteur d'admission, côté culasse :

Un dessin à l'échelle de cet orifice est demandé, accompagné de toutes les cotes. Au cas où la mesure serait prise dans le conduit, un dessin en coupe devra être ajouté montrant à quelle distance dans le conduit sont prises les mesures



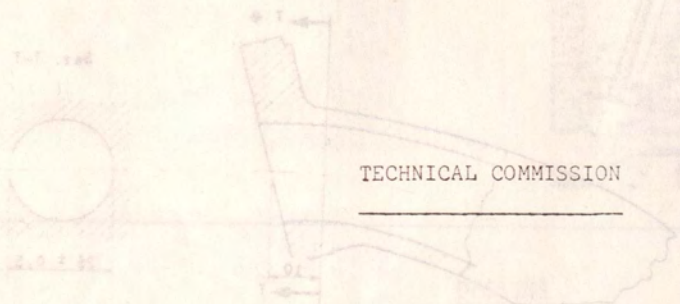
N	A/B	
III + 101 - 102 + 103 - 104 -	III 101 102 103 104	<p>III) <u>Orifices d'échappement de la culasse, face collecteur :</u></p> <p>Un dessin à l'échelle de cet orifice est demandé, accompagné de toutes les cotes. Au cas où la mesure serait prise dans le conduit, un dessin en coupe devra être ajouté montrant à quelle distance dans le conduit sont prises les mesures.</p> 
IV + 105 - 106 +	IV 105 106	<p>IV) <u>Orifices du collecteur d'échappement, coté culasse :</u></p> <p>Un dessin à l'échelle de cet orifice est demandé, accompagné de toutes les cotes. Au cas où la mesure serait prise dans le conduit un dessin en coupe devra être ajouté montrant à quelle distance dans le conduit sont prises les mesures.</p> 
V + 107 -	V 107	<p>XV) <u>Suspension :</u></p> <p>Au cas où le système de suspension serait différent de ceux décrits pour les articles 702, 703 ou 704, un dessin clair devra être fourni.</p>

OVERALL LENGTH - in mm. This is the overall length of the completely equipped car, including the bumper overriders.

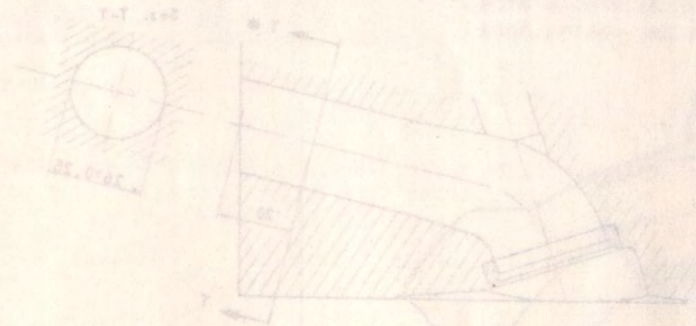
FEDERATION INTERNATIONALE

DU SPORT AUTOMOBILE

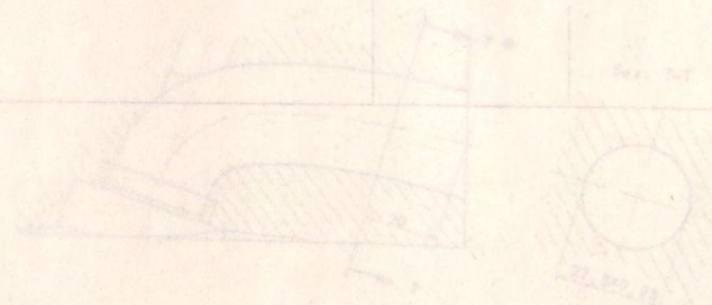
TECHNICAL COMMISSION



HOMOLOGATION MANUAL



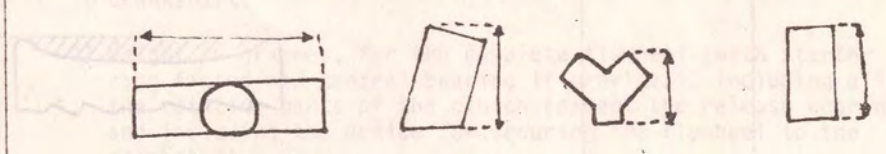
(XV) Suspension :

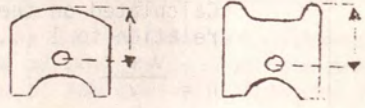
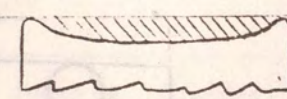


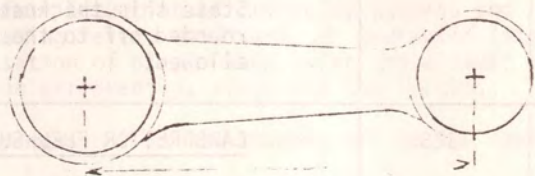
N	A/B	
N° of ARTICLE		
		1) <u>DEFINITIONS</u>
101 +	101	<u>Manufacturer</u> : Company name of the car builder responsible for making the certification application.
102 +	102	<u>Trade name(s)</u> : Name under which the vehicle(s) is actually sold to clients in the various buying countries.
103 +	103	<u>Total cylinder capacity</u> : Total cylinder capacity of engine, measured by the original stroke and bore, expressed in cm ³ and rounded off to the nearest half cm ³ . When the engine is supercharged (coefficient 1.4), with rotary piston (s) (coefficient 2) or with a turbine, the total cylinder capacity will also be given corrected by the relevant coefficient. π will be taken as 3.1416 for all calculations.
104 +	104	<u>Construction design</u> : Type of construction : - Separated if the body is secured to a chassis (material of which chassis is built is stated in this case). - Monocoque if the body is integral and self-supporting.
105 +	105	<u>Number of compartments</u> : The word compartment is understood to apply to any space which is closed by fixed walls and which is accessible separately from outside the vehicle (engine, passenger, luggage compartments). Turn-down seats are considered as fixed walls.
106 +	106	<u>Number of seats</u> : As per the definition in the certification regulations (Art. 2). The actual number of seats given for cars with less than four seats.
		2) <u>DIMENSIONS - WEIGHT</u>
201		<u>Minimum weight</u> : In kg, rounded off to the nearest kg. The car must be fitted with its heating systems, when determining weight, unless one is not supplied even as an option. The weight of the following items shall not be included in the total weight: - Tools (jack, tool set) - Separate heating system (cold climate type) - Air conditioner - Radio, hi-fi equipment - Electric window control systems and opening roof - Headlamp - washing devices. The fuel tank shall be empty and the other tanks filled to the normal level laid down by the manufacturer.
202 +	202	<u>OVERALL LENGTH</u> : in mm. This is the overall length of the completely equipped car, including the bumper overriders.

N.B.: The sign + means that this article does not appear in the Group N Homologation form but that it nevertheless applies to this group.

N	A/B	
N° of Article		
203 +	203	<p><u>OVERALL WIDTH</u> : in mm. This is the overall width of the completely equipped car, but excluding the rear view mirrors and the wheels. The exact position at which the measurement is taken is indicated.</p>
204 +	204	<p><u>WIDTH OF BODY</u> : in mm. This is measured at the top of the wheel arch at the height of the axis of the front and rear wheels without taking into account any accessories (such as wing flashers etc.)</p>
205 +		<p><u>Average minimum height of wheel/arch opening</u> : in mm. This is measured vertically on the vehicle when completely equipped (including tools, jack, all tanks full including fuel tank), but with no person on board.</p> <p>The figure of 20 mm is deducted from the height in order to allow for safety equipment and any options.</p>
206 +	206	<p><u>Wheelbase</u> : in mm, measured horizontally between the centres of the wheel hubs with the steering wheel placed in the central position.</p>
207		<p><u>Maximum track</u> : in mm, measured horizontally at ground level between the centres of the tyre treads with the steering wheels in the central position.</p>
208		<p><u>Minimum Ground Clearance</u> : in mm. This is the vertical distance between the lowest part of the entirely suspended section of the car and the ground with the car placed on a flat surface. The place at which the measurement is taken is indicated. The vehicle must be completely equipped (including jack and tools and with all tanks full including the fuel tank) with no person on board. The figure of 20 mm is deducted from this measurement in order to allow for safety equipment and any options.</p>
209 +	209	<p><u>Overhang</u> : in mm. This is the distance measured along the centre line of the car between the centre of the wheel hubs and the end of the entirely equipped vehicle, including bumper.</p>
210 +	210	<p><u>Distance G</u>: in mm. The distance measured horizontally between the centre of the hub of the steering wheel (if the steering wheel is adjustable, it shall be placed in the median position) and the rear seat bulkhead or possibly the back of the rear seat (if the seats are adjustable they must not be reclined at an angle of more than 15 °.)</p> <p>The measurement must correspond to the figures indicated on the supplementary "Dimensions" form, required by the FISA for any new homologation.</p>
		<p>3) <u>ENGINE</u></p>
301 +	301	<p><u>Position and direction of engine</u> :</p> <p><u>Position</u> : front, rear or central.</p> <p><u>Direction</u> : longitudinal, transversal, etc.</p> <p>Indicate angle of the engine (in degrees)</p>

N	A/B	
N° of ARTICLE		
302		<u>Number of Mountings</u> : Indicate number of mountings connecting the engine to the body.
303 +	303	<u>Cycle</u> : Principle of operation of the engine : 4 stroke, 2 stroke, Diesel, etc.
304 +	304	<u>Supercharging</u> : State if the engine is supercharged, and the type of supercharging used.
305 +	305	<u>Number and design of cylinders</u> : Total number of cylinders and their position (in-line, "v", flat, etc.)
306 + *	306	<u>Cooling system</u> : State cooling fluid (air, liquid).
307 307 a+ 307 b+	307 307 a 307 b 307 c	<u>Cylinder capacity</u> : is taken as 3.1416 for measurements expressed in cm ³ and rounded off to the nearest half cm ³ . a) Capacity of each cylinder with original bore and stroke. b) Total cylinder capacity of engine measured with original bore and stroke. c) Total cylinder capacity based on maximum bore indicated in Article 315 of this document.
308		<u>Minimum total volume of a combustion chamber</u> : This is the volume when the valves are closed and the position at TDC. It is expressed in cm ³ to within 0.1 cm ³ .
309		<u>Minimum volume of combustion chamber</u> : This volume is measured in cm ³ to a precision of 0.1 cm ³ in the completely equipped chamber (valves closed and with plug(s). However, without the cylinder head gasket.)
310		<u>Maximum volume ratio</u> : R Calculated on the basis of the following formula and in relation to 1 (..... : 1) : $R = \frac{v + V}{v}$ when : v = volume determined as per article 308. V = volume determined as per article 307 a.
311		<u>Minimum height of cylinder block</u> The minimum distance measured vertically in mm (horizontally and including the cylinder flange gaskets in the case of the boxers) and between the highest part of the cylinder head gasket and the lowest part of the sump gasket (between the two cylinder-head gaskets in the case of the boxers) 

N	A/B	
N° of Article		
312 +	312	<p><u>Cylinder block material</u> : State material (s) of which the cylinder block is built (that is to say the crank case and cylinder cases).</p>
313	313	<p><u>Liners or sleeves</u> :</p>
313 a +	313 a	<p>a) State whether the engine is originally fitted with sleeves or not.</p>
313 b		<p>b) State material of which sleeves are made.</p>
313 c	313 c	<p>c) State whether sleeves are dry or wet.</p>
314 +	314	<p><u>Bore</u> : The original bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.</p>
	315	<p><u>Maximum authorised bore</u> : Maximum possible bore (in mm, rounded off to the nearest 1/10th) without exceeding the limit set for the vehicle cylinder capacity category, authorised by the builder and limited to 0.6 mm more than the original bore (Article 314).</p>
316 +	316	<p><u>Stroke</u> : Movement of piston (in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm) in the cylinder, between TDC and BDC.</p>
317		<p><u>Piston</u> :</p>
317 a		<p>a) State material(s) of which the piston is made.</p>
317 b		<p>b) State total number of rings per piston.</p>
317 c		<p>c) Minimum weight of complete piston in grammes, with all rings, piston pin and piston clip.</p>
317 d		<p>d) In mm, rounded off to the nearest 0.1 mm , distance of the median of the axis from the top to the piston :</p>
		
317 e		<p>e) In mm rounded off to the nearest 0.1 mm. The distance between the top of the piston at TDC and the machined surface of the cylinder block where the gasket is normally mounted. If the top of the piston exceeds this bearing surface, the measurement is given with the sign +, otherwise the sign - is used.</p>
317 f		<p>f) If the piston has been hollowed out indicate the volume of the cavity in cm³, rounded off to the nearest 0.1 cm³.</p> 

N	A/B	
N° of Article		
318 +	318	<u>CONNECTING ROD</u>
318 a +	318 a	a) State material(s) of which the connecting rod is made.
318 b +	318 b	b) State whether the head of the connecting rod is made in one piece or not.
318 c +	318 c	c) Interior diameter of the head of the connecting rod measured without the shells, in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.
318 d +	318 d	d) Length in mm, rounded off to the 0.1 mm, between the centres of the axes of the connecting rod.
		
318 e +	318 e	e) Minimum weight, (in grammes) of the complete connecting rod with big-end cap, bolts, shells, etc.
319	319	<u>CRANKSHAFT</u>
319 a +	319 a	a) State whether the crankshaft is made in one piece or in a number of parts (indicate number of parts).
319 b +	319 b	b) State material(s).
319 c +	319 c	c) Indicate the type of crankshaft (cast or stamped by placing a cross in the corresponding box).
319 d +	319 d	d) State number of bearings
319 e +	319 e	e) State whether bearings are smooth, ball-bearings or needle bearings.
319 f +	319 f	f) Exterior diameter of the bearing in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.
319 g +	319 g	g) State material(s) of the big-end caps.
319 h +	319 h	h) Indicate minimum weight in grammes of the bare crankshaft.
319 i		i) Maximum exterior diameter of crank-pins which hold the big-end (in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm).
320	320	<u>ENGINE FLYWHEEL</u>
320 a +	320 a	a) Indicate material(s), without taking account of the starter ring.
320 b	320 b	b) Weight in grammes, for the complete flywheel (with starter ring fitted and the central bearing if applicable), without clutch nor device for securing clutch/flywheel and engine/crankshaft.
320 c		c) Weight in grammes, for the complete flywheel (with starter ring fitted and central bearing if provided), including all the rotating parts of the clutch (except the release bearing) and including the device for securing the flywheel to the crankshaft.

N	A/B	
N° of Article		
321	321	<u>CYLINDER HEAD</u>
321 a +	321 a	a) State number.
321 b +	321 b	b) State material(s) of which the cylinder head(s) are made.
321 c		c) State minimum height of bare cylinder head (in mm).
321 d		d) State position at which this is measured.
322		<u>THICKNESS OF CYLINDER HEAD GASKET</u> State this thickness when gasket is compressed (in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm). State any tolerances allowed.
323 +	323	<u>CARBURETTOR FUEL-SUPPLY SYSTEM</u>
323 a +	323 a	a) State number of carburettors.
323 b +	323 b	b) State type : double barrel, reverse, etc.
323 c +	323 c	c) State make and exact model.
323 d +	323 d	d) State number of air/fuel passages per carburettor.
323 e +	323 e	e) State diameter in mm of inlet and outlet pipes, rounded off to the nearest 0.1 mm at the carburettor exit.
323 f +	323 f	f) Diameter in mm (rounded off to the nearest 0.1 mm) of the narrowest point of passage of gas through the carburettor. Give all diameters if there are several passages.
324 +	324	<u>FUEL INJECTION SYSTEM</u>
324 a +	324 a	a) State manufacturer (make) of injection system.
324 b +	324 b	b) Indicate the normal trade name of injection system used.
324 c +	324 c	c) Indicate the method of control of fuel flow (mechanical/electrical/hydraulic) by placing a cross in the corresponding box. c 1) Is the system equipped with a plunger ? c 2) Is the system equipped with a device for measuring air volume ? c 3) Is the system equipped with a device for measuring air mass ? c 4) Is the system equipped with a device for measuring air speed ? c 5) Is the system equipped with a device for measuring air pressure ? If so, state the throttle pressure in bars.
324 d +	324 d	d) State the effective dimensions, to the nearest 0.1 mm of the inlet pipe at the butterfly valve and at the choke valve(s).
324 e +	324 e	e) State the effective number of fuel outlets towards the engine.
324 f +	324 f	f) Indicate, by placing a cross in the corresponding box, the position of the injection valve. (inlet pipe, cylinder head).
324 g +	324 g	g) List the parts of the injection system serving the control of fuel flow.

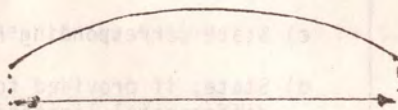
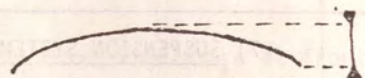
N	A/B	
N° of Article		
325	325	<p><u>CAM SHAFT</u></p> <p>a) Number of cam shafts that lift valves.</p> <p>b) Position in engine : e.g. lateral (OHV), at top (OHC).</p> <p>c) Drive system : by gear wheels, by chain(s), by notched belt(s) by shaft, etc.</p> <p>d) Number of bearings per shaft.</p> <p>e) Diameter of bearings in mm, rounded off to the nearest 0.1mm.</p> <p>f) Mechanical actuation of valves by pushrod and rocker or by oscillating lever, or direct, or hydraulic (state hydraulic compensation of play). When inlet and exhaust valves are actuated differently, state the two systems.</p> <p>g) State dimensions in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.</p> <div data-bbox="751 773 1156 1022" data-label="Diagram"> </div>
326	326	<p><u>VALVE TIMING MECHANISM</u></p> <p>a) State the theoretical clearance for the setting valve timing mechanism.</p> <p>b) Taking into account the theoretical clearance under a), state angle of crankshaft (in degrees) at which the valve starts to open in relation to : - Top dead centre for inlet valve. - Bottom dead centre for outlet valve.</p> <p>c) Taking into account the theoretical clearance under 326 a), state angle of crankshaft (in degrees) at which the valve starts to close in relation to : - Bottom dead centre for inlet valve. - Top dead centre for outlet valve.</p> <p>d) Cam rise must be measured with the cam shaft dismantled by means of a flat gauge. State in mm, to within 0.1 mm.</p> <p>e) For Group N indicate valve lift (to nearest 0.1 mm) taking theoretical clearance under a) into account from the feed to the outlet (Art. 326 b) and for each section of 20° (measured on the crankshaft) to the total closure of the corresponding valve.</p> <p>For Group A/B state the maximum valve lift rounded off to the nearest 0.1 mm, stating the throttle clearance applied.</p>

N	A/B	
N° of Article		
327	327	<u>INLET MANIFOLD</u>
327 a +	327 a	a) State whether the manifold is made of cast iron, aluminium, steel, etc.
327 b +	327 b	b) State number of separate parts that compose the inlet manifold.
327 c +	327 c	c) State number of inlet valves.
327 d +	327 d	d) State maximum diameter of the valves in mm, to within 0.1 mm.
327 e +	327 e	e) State diameter of the valve rod in mm, to within 0.1 mm.
327 f +	327 f	f) State total length of valve in mm, to within 0.1 mm.
327 g +	327 g	g) State whether springs are helical, hair-pin, etc.
327 h		h) State number of springs per valve.
327 i		i) Give spring characteristics indicated by ratio between load (kg) and resulting spring (mm).
327 j		j) State external diameter of springs in mm, to within 0.1 mm.
327 k		k) State number of coils of each spring.
327 l		l) State diameter of spring wire in mm, to within 0.1 mm
327 m		m) State maximum free length of springs in mm (overall length of dismantled spring).
328	328	<u>EXHAUST MANIFOLD</u>
328 a +	328 a	a) State whether the manifold is made of cast iron, steel, etc.
328 b +	328 b	b) State number of separate elements of which the exhaust manifold is composed.
328 c		c) State diameter of the outlet(s) of the exhaust manifold.
328 d +	328 d	d) State number of exhaust valves per cylinder.
328 e +	328 e	e) State maximum diameter of valves in mm, to within 0.1 mm.
328 f +	328 f	f) State diameter of valve rod in mm, to within 0.1 mm.
328 g +	328 g	g) State total length of valve in mm, to within 0.1 mm.
328 h +	328 h	h) State whether springs are helical, hair-pin, etc.
328 i		i) State number of springs per valve.
328 k		k) Give spring characteristics indicated by ratio between load (kg) and resulting spring(mm) .
328 l		l) State outer diameter of springs in mm to within 0.1 mm.
328 m		m) State number of coils per spring.
328 n		n) State diameter of spring wire in mm to within 0.1 mm.
328 o		o) State maximum length of springs in mm (overall length of dismantled spring).

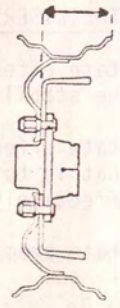
N	A/B	
N° of Article		
329 329 a 329 b		<u>ANTI-POLLUTION SYSTEM</u> a) State whether the vehicle is fitted or not with an anti-pollution system. b) Does the system function by means of catalytic post-combustion recycling of exhaust gasses, extra air pump for exhaust systems, etc.
330 330 a + 330 b + 330 c + 330 d	330 330 a 330 b 330 c 330 d	<u>IGNITION SYSTEM</u> a) State whether operated by battery or magneto. b) State number of plugs per cylinder. c) State number of distributors. d) State number of coils.
331		<u>CAPACITY OF COOLING CIRCUIT</u> State total capacity in litres, to within 1/2 litre.
332 332 a 332 b 332 c 332 d 332 e 332 f		<u>COOLING FAN</u> a) State number of cooling fans. b) State exterior diameter of fan in mm. c) State material of which fan is made : aluminium, steel sheet, synthetic, etc. d) State number of fan blades. e) State whether coupling is direct, slide, electric, etc. f) State whether the fan can be disengaged or not.
333 333 a + 333 b + 333 c 333 d 333 e	333 333 a 333 b 333 c 333 d 333 e	<u>LUBRIFICATION SYSTEM</u> a) State type : wet pump, dry sump, compartmented wet sump, etc. b) State number of oil pumps. c) State total capacity in litres (to within 0,5 l) allowing for the filter. d) State whether radiator(s) forms part of original equipment. e) Describe position of oil radiator(s).
		4) <u>FUEL SYSTEM</u>
401 401 a + 401 b + 401 c +	401 401 a 401 b 401 c	<u>FUEL TANK</u> a) State number of fuel tanks. b) Describe exact position of fuel tank(s). c) State material of which tanks are made : steel plate, aluminium, synthetic, etc.

N	A/B	
N° of Article		
401 d +	401 d	d) State total capacity of tank(s) in litres.
401 e		e) State position of filler orifice(s).
402		<u>FUEL PUMP</u>
402 a		a) State whether it operates mechanically or electrically.
402 b		b) State number of pumps.
402 c		c) State makers name and type (diaphragm , gear wheel, etc.)
402 d		d) State exact position of pump(s)
402 e		e) State maximum flowrate in litres per minute for each pump.
		5) <u>ELECTRICAL EQUIPMENT</u>
501	501	<u>BATTERY</u>
501 a +	501 a	a) State number of batteries fitted to the car.
501 b		b) State voltage of battery (ies).
501 c		c) State precise position of battery (ies)
502		<u>GENERATOR</u>
502 a		a) State number of electricity generators fitted to the car.
502 b		b) State their type (dynamo, alternator, etc.)
502 c		c) State their drive system (smooth belt, notched belt, gears, etc.)
503		<u>RETRACTABLE HEADLAMPS</u>
503 a		a) State whether the car is fitted with retractable headlamps.
503 b		b) State whether electrical, mechanical, hydraulic, etc.
		6) <u>TRANSMISSION SYSTEM</u>
601 +	601	<u>DRIVE WHEELS</u> State whether drive wheels are at front, rear or front and rear.
602	602	<u>CLUTCH</u>
602 a		a) State type of clutch : dry, oil bath, etc.
602 b +	602 b	b) State control system : mechanical, hydraulic, etc.
602 c +	602 c	c) State number of clutch discs .
602 d		d) State diameter, in mm, of disc.

N	A/B	
N° of Article		
603 +	603	<u>GEAR BOX</u>
603 a +	603 a	a) State precise position of gear box in relation to compartments of car (engine compartment, passenger compartment, luggage compartment(s)) and of engine.
603 b +	603 b	b) State make of manually-operated gear box.
603 c +	603 c	c) State make of automatic gear box.
603 d +	603 d	d) State position of gear box control lever (on steering wheel, on floor, etc.)
603 e +	603 e	e) State total ratio to three decimals with relevant number gear teeth. State any constant on the last line.
603 f +	603 f	f) State gear lever gate referring to each of the gear boxes under e).
604 +	604	<u>OVERDRIVE</u>
604 a +	604 a	a) State type of overdrive.
604 b +	604 b	b) State ratio to three decimals.
604 c +	604 c	c) State number of relevant gear teeth.
604 d +	604 d	d) State speeds with which overdrive may be used.
605 +	605	<u>DIFFERENTIAL GEAR</u>
605 a +	605 a	a) State differential (hypoid, bevel gears, etc.)
605 b +	605 b	b) State differential ratio.
605 c +	605 c	c) State corresponding number of gear teeth.
605 d +	605 d	d) State, if provided for in series production, type of differential limitation system (self-locking, limited slip, etc.)
605 e +	605 e	e) State transfer gear-box ratio, if provided for in series production, the case of cars with more than two driving wheels.
606 +	606	<u>TRANSMISSION SHAFT</u>
Define type of transmission shaft joints (sliding, ball, etc.)		
7) <u>SUSPENSION SYSTEM</u>		
701 +	701	<u>TYPE OF SUSPENSION</u>
State type of front and rear suspension (rigid axle, independent wheels, hydro-pneumatic, oscillating shaft, etc.)		
701 a +	701 a	
701 b +	701 b	

N	A/B	
N° of Article		
702 + 702 a 702 b 702 c 702 d 702 e 702 f 702 g	702	<p><u>HELICAL SPRINGS</u> : State whether vehicle is fitted with helical springs or not.</p> <p>a) State precisely material of which springs are made.</p> <p>b) State whether or not springs are variable-flexibility.</p> <p>c) State minimum length of dismantled spring in mm. Allow for fatigue.</p> <p>d) State number of spirals of front and rear springs (to nearest 1/2 spire).</p> <p>e) State diameter of spring rod in mm.</p> <p>f) State exterior diameter of springs in mm.</p> <p>g) State characteristics of springs given by ratio between load (kg) and resultant spring length (mm).</p>
703 + 703 a 703 b 703 c 703 d 703 e 703 f	703	<p><u>BLADE SPRINGS</u> : State whether or not the car is fitted with blade springs.</p> <p>a) State precise material of which springs are made, whether different materials are used, indicate them all and the relevant blades.</p> <p>b) State number of yokes used to connect blades together.</p> <p>c) State maximum overall length of each dismantled spring blade, in mm, measured horizontally.</p>  <p>d) State maximum width of each spring blade in mm.</p> <p>e) State thickness of each spring blade in mm.</p> <p>f) With spring blade laid on the ground, state maximum vertical curve, measured vertically, between ground and blade in the centre of the blade , in mm.</p> <p>Allow for fatigue of the blade.</p> 
704 + 704 a 704 b 704 c	704	<p><u>TORSION BAR</u> : State whether or not the car is fitted with torsion bars.</p> <p>a) State effective length in mm, that is to say that section of the bar which is subject to torsion, for each of the torsion bars and state the point at which the measurement has been effected.</p> <p>b) State effective diameter in mm (with precision of 0.1 mm), that is to say the diameter of the part of the bar which is effectively subject to torsion, for each of the torsion bars, and state points at which the diameter has been measured.</p> <p>c) State precise material (s) of which torsion bars are made.</p>

N	A/B	
N° of Article		
705 +	705	<p><u>FLEXIBLE SUSPENSION OR OTHER</u> : State precisely the type of suspension fitted to the vehicle if it is not one of the types mentioned in Article 702, 703, 704. If this is so, a drawing or photograph of the device must be supplied to appear on page 15.</p>
706		<p><u>STABILISERS</u></p> <p>706 a) State effective length in mm, that is to say, the part of the stabiliser (s) which is effectively subject to torsion.</p> <p>706 b) State effective diameter in mm (with a precision of 0.1 mm) that is to say, the part of the stabiliser(s) which is effectively subject to torsion.</p> <p>706 c) State precisely the materials of which the stabiliser (s) is made.</p>
707 +	707	<p><u>SHOCK - ABSORBERS</u></p> <p>707 a + 707 a) State number of shock-absorbers fitted to each wheel of the car.</p> <p>707 b + 707 b) State type(s) of shock-absorber(s) fitted to the car (telescopic, arm, etc.)</p> <p>707 c + 707 c) State principle (s) of operation of shock-absorbers fitted to the vehicle (hydraulic, friction, compound, etc.)</p> <p>707 d) State in mm (to within 0.5 mm) , the exterior diameter of bodies of shock-absorbers fitted to the vehicle.</p> <p>707 e) State whether the original spring seating is adjustable (yes/no).</p> <p>707 f) State in mm the distance between top edge of spring seating and lower securing point of shock-absorber, allowing for the following :</p> <p style="padding-left: 40px;">If the shock-absorber is secured by a pin through an eyebolt, measure from centre of eyebolt.</p> <p style="padding-left: 40px;">If not secured with an eyebolt, measure from effective position of securing.</p> <p style="padding-left: 40px;">If the shock-absorber is fitted with an adjustable seating, give dimensions corresponding to the two ends of the seating.</p> <p>707 g) State in mm (with a precision of 0.1 mm) diameter of shock-absorber piston rod.</p>
		<p>8) <u>WHEEL ASSEMBLY</u></p>
801	801	<p><u>WHEELS</u></p> <p>801 a + 801 a) State in inches and in mm (1 " = 25.4 mm), diameter of car wheels (rim) without tyres.</p> <p>801 b) State in inches and in mm (1 " = 25.4 mm) , width of car wheels (rim) without tyres.</p> <p>801 c) State maker's name and, if applicable, type of wheels of car.</p> <p>801 d) State material (s) of which wheels are made.</p>

N	A/B	
N° of Article		
801 e 801 f		<p>e) State in kg (to within 1 kg) the unit weight of bare wheels of the vehicle.</p> <p>f) Indicate in mm, the distance measured horizontally between the inside surface on which the wheel is mounted and the inside of the bare wheel rim.</p>
		
802		<p><u>POSITION OF SPARE WHEEL</u> : State position of spare wheel.</p>
803 + 803 a + 803 b + 803 c + 803 d + 803 e + 803 f + 803 g +	803 803 a 803 b 803 c 803 d 803 e 803 f 803 g	<p><u>BRAKES</u></p> <p>a) State brake system fitted to the vehicle : simple/double, hydraulic/mechanical, ABS, etc.</p> <p>b) State number of master-cylinders fitted to the vehicle (1, 2, TANDEM, etc.)</p> <p>b1) State in mm, (to within 0.1 mm), the bore of the master-cylinder(s).</p> <p>c) State whether or not the vehicle is fitted with a servo-motor and, if it is :</p> <p>c1) State make and type.</p> <p>d) State whether the vehicle is fitted or not with a brake regulator, if it is :</p> <p>d1) Give position of brake regulator.</p> <p>e) State number of brake cylinder(s) per wheel (front and rear).</p> <p>e1) State in mm (with a precision of 0.1 mm) bore of brake cylinders (front and rear).</p> <p>f) When fitted with drum brakes, state the following :</p> <p>f1) Inner diameter of front and rear brakes in mm.</p> <p>f2) Number of brake shoes per wheel (front and rear).</p> <p>f3) Surface covered by the brake linings on the drum when the wheel makes a complete rotation, in cm², with a precision of 0.01 cm².</p> <p>f4) Width of brake linings, in mm.</p> <p>g) When disc brakes are fitted, state the following :</p> <p>g1) Number of brake pads per wheel (front and rear)</p>

N	A/B	
N° of Article		
803 h +	803 h	<p>g2) Number of brake calipers per wheel (front and rear).</p> <p>g3) Material of which brake calipers are made.</p> <p>g4) Maximum thickness of front and rear brake discs in mm.</p> <p>g5) Exterior diameter of front and rear brake discs in mm.</p> <p>g6) Exterior diameter of area swept by the pads on the brake disc in mm.</p> <p>g7) Interior diameter of area swept by the pads on the brake disc in mm.</p> <p>g8) Overall length of front and rear brake pads in mm. Only consider the material in contact with the disc and not the base plate.</p> <p>g9) State whether or not the brake disc is ventilated.</p> <p>g10) Area swept by the pads on the disc when the wheel makes a complete rotation, in cm², to 0.01 cm².</p> <p>h) The following information is necessary for definition of the handbrake :</p> <p>h1) System of control (mechanical, hydraulic, cable, etc.)</p> <p>h2) Position of handbrake control (on instrument panel, on central gear box casing, etc.)</p> <p>h3) Wheels on which the handbrake acts.</p>
804 +	804	<p><u>STEERING</u></p>
804 a +	804 a	a) State type of steering (ball, rack, etc.)
804 b +	804 b	b) The term "steering ratio" is understood to apply to the angle of the steering wheel in relation to an angle of 20 ° turned through by the inner wheel.
804 c +	804 c	c) State whether a servo-steering mechanism is fitted to the car.
9) <u>BODY</u>		
901	901	<u>INTERIOR</u>
901 a +	901 a	a) State whether a ventilation system is provided in the passengers compartment.
901 b +	901 b	b) State whether a heating system is provided in the passengers compartment.
901 c		c) State whether an air conditioning device is provided for in the cockpit.
901 d		d) <u>Seat</u>
		d1) State type of seat (bench, separate seats, etc.)
		d2) Headrest : State whether provided on front or rear seats.
		d3) Weight : State weight of complete seat without its mechanism for securing to the car.
		d4) Turndown rear seat : State whether rear seat can be folded or turned down.

N	A/B	
N° of Article		
901 e		e) <u>Rear shelf</u> State whether a rear shelf is placed behind the rear seats over the luggage compartment.
901 f +	901 f	e1) <u>Material</u> : State material of which the rear shelf is made. f) <u>Optional opening roof</u> State whether some cars are delivered with an opening roof. f1) <u>Type</u> : State whether moveable, sliding or rising. f2) <u>Control system</u> : State the system (electrical, crank, etc.)
901 g +	901 g	g) <u>State system of opening side windows</u> (electrical, crank, etc.)
902	902	<u>OUTSIDE</u>
902 a +	902 a	a) <u>Number of doors</u> : State number of doors utilisable by passengers or driver, that is to say, without the tailgate.
902 b +	902 b	b) <u>Tailgate</u> : State whether a tailgate is fitted (that is to say, a door that includes the rear window).
902 c +	902 c	c) <u>Door material</u> : Indicate material (s) of which doors are made.
902 d +	902 d	d) <u>Front hood material</u> : State material (s) of which the front hood is made.
902 e +	902 e	e) <u>Rear hood/tailgate material</u> : State material (s) of which the rear hood or tailgate are made.
902 f +	902 f	f) <u>Body material</u> : State material(s) of which the body is made.
902 f +	902 g	g) <u>Windscreen material</u> : (see Article 253-12 of Appendix j). State whether laminated windscreens are available.
902 h +	902 h	h) <u>Rear window material</u> : State material . Also give its type if it is glass (laminated, hardened, etc.)
902 i +	902 i	i) <u>Quarter panel window material</u> : State material. Also indicate its type when it is glass (laminated, hardened, etc.)
902 j +	902 j	j) <u>Side window material</u> : State material. also indicate its type if it is glass. (laminated, hardened, etc.)
902 k +	902 k	k) <u>Front bumper material</u> : Indicate material (s) of which it is made.
902 l +	902 l	l) <u>Rear bumper material</u> : Indicate material(s) of which it is made.
902 m +	902 m	m) State whether or not the rear window of the car is fitted with a windscreen wiper.

A/B

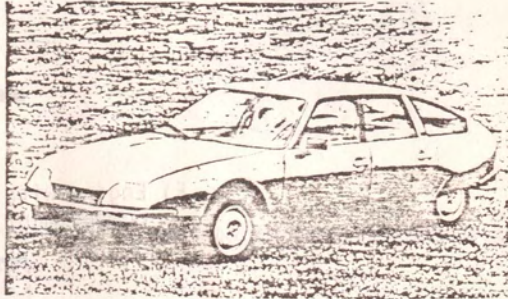
PHOTOGRAPHS

ALL PHOTOGRAPHS SHALL BE OF SIZE 6 X 9 CM AND SUFFICIENTLY CLEAR.

A +

A

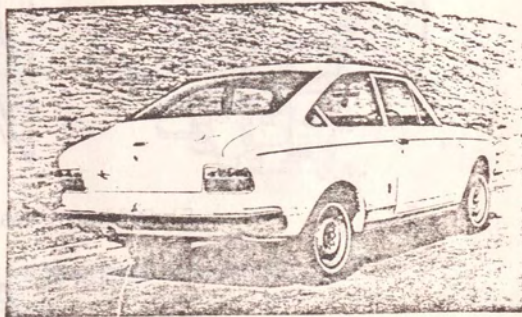
OUTSIDE OF BODY
A) Complete car seen from 3/4 front.



B +

B

A) Complete car seen from 3/4 rear.

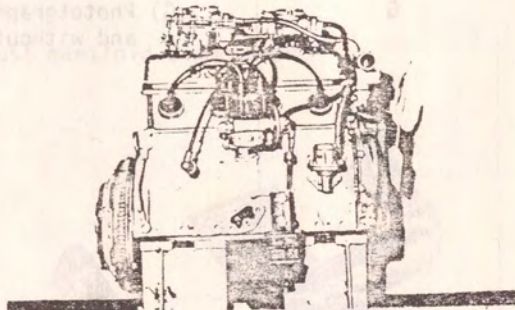


C +

C

ENGINE (photographs)

C) Right-hand view of dismantled engine, with all accessories except air - filter.



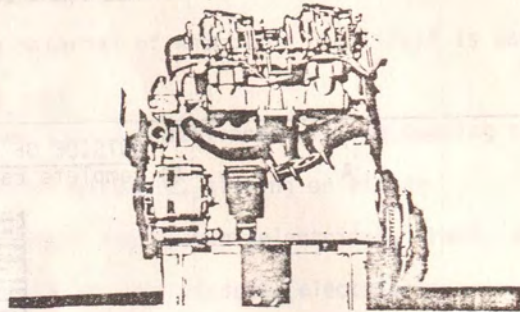
N

A/B

D +

D

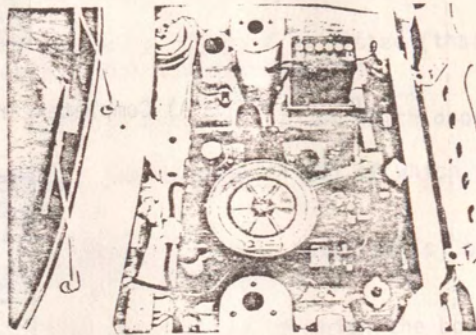
D) Left-hand view of engine dismounted, with all accessories except air-filter.



E +

E

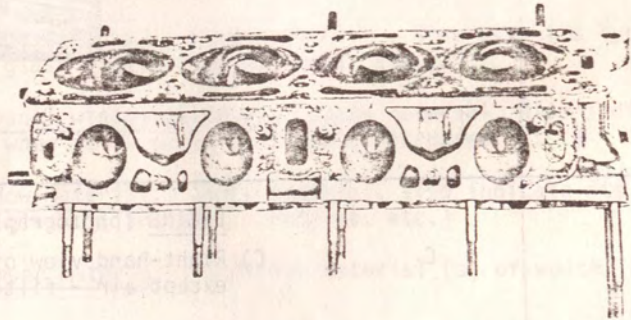
E) Engine with all its accessories photographed in its compartment



F +

F

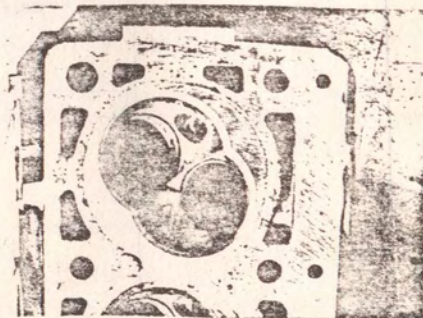
F) Cylinder head seen from inlet side.

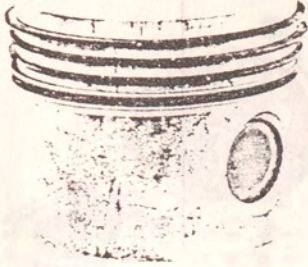
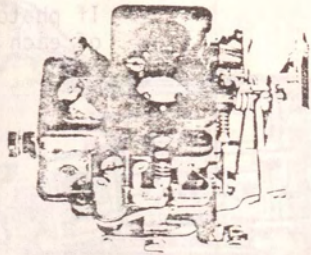
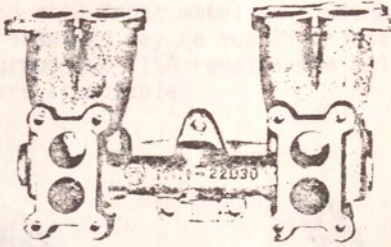



G +

G

G) Photograph of one combustion chamber without valves and without plug.



A	A/B	
AA		<p>AA) Piston dismantled, seen from side and from above with its rings.</p> 
H +	H	<p>H) Carburettor(s) dismantled or complete dismantled injection system.</p> 
I +	I	<p>I) Inlet manifold dismantled.</p> 
J +	J	<p>J) Exhaust manifold dismantled.</p> 

N A/B

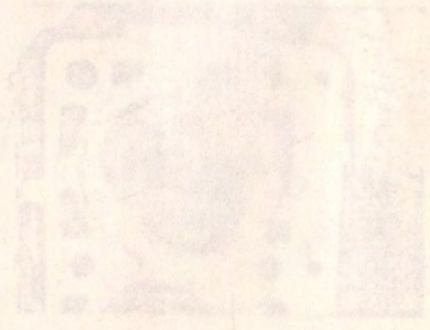
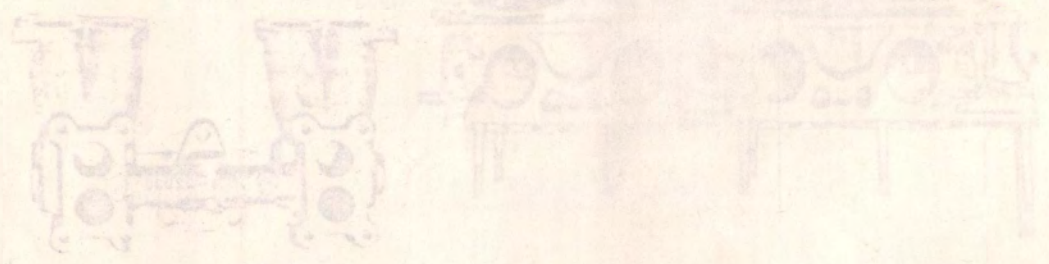
BB

AA

BB) Complete dismantled exhaust system, without manifold.



If photo shows each separate element state the position of each on the car (front, central, rear.)



N

A/B

CC

TRANSMISSION SYSTEM (photographs)

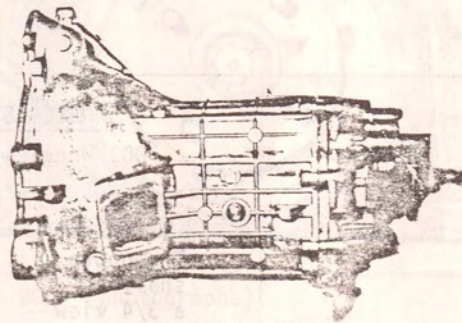
CC) Complete dismantled clutch unit including its housing.



S +

S

S) Side view of dismantled gear box casing including the clutch housing.

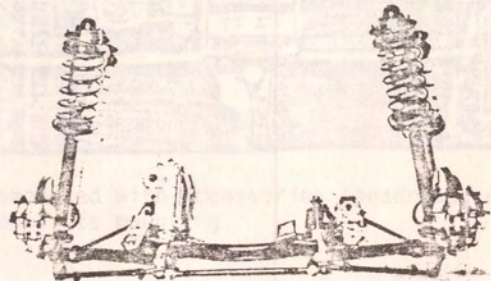


T +

T

SUSPENSION (photographs)

T) Complete dismantled front wheel unit without wheels.
N.B. : Clear drawings may be supplied instead of this photograph but FISA remains the only judge whether they are acceptable.



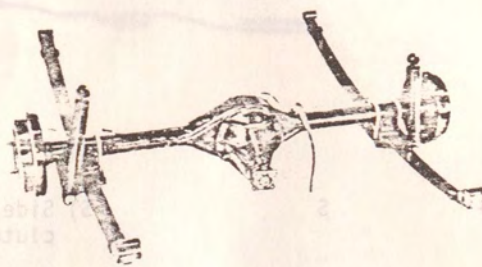
N

A/B

U +

U

U) Complete dismantled rear wheel unit, without wheels.
N.B. : Clear drawings may be supplied instead of this photograph but FISA remains the only judge whether they are acceptable.



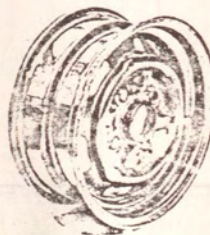
Side view of dismantled gear box casing including the clutch housing.

WHEEL ASSEMBLY (Photographs)

DD +

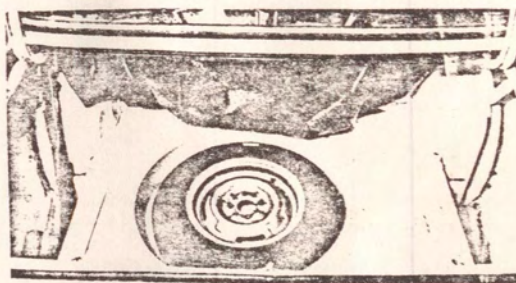
DD) Wheel without tyre, nor inner tube, dismantled.

The photo shall be a 3/4 view taken from the front



EE +

EE) Spare wheel in its position.



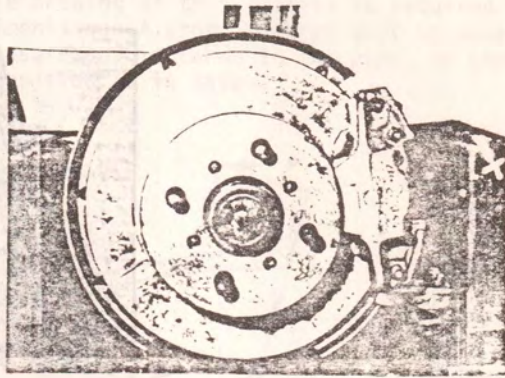
W

A/B

V +

V

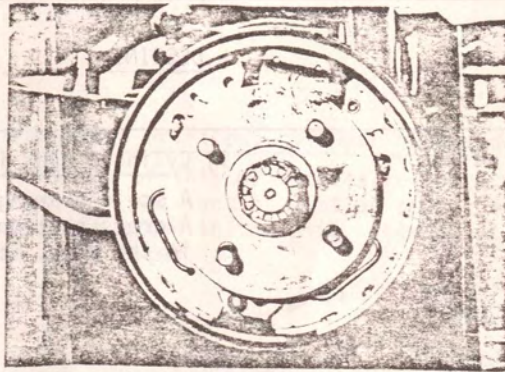
V) Complete front brake.



W +

W

W) Complete rear brake

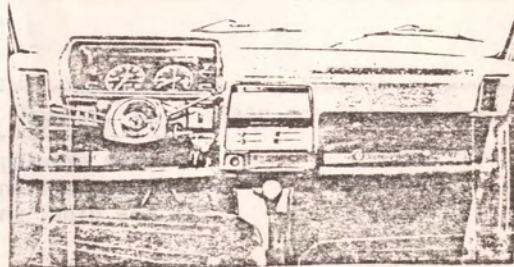


BODY (photographs)

X +

X

X) Instrument panel, over whole width of car, steering wheel removed. This photograph is taken in the longitudinal centre line of the car, with seat removed or back folded down.



FF

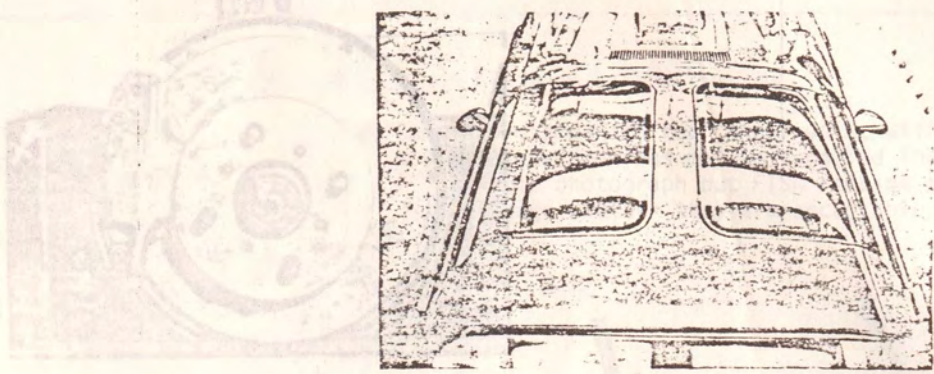
FF) Seat dismantled with accessories (headrest, elbowrest, etc.), but without its mounting.



N A/B

Y + Y

Y) Opening roof seen from above. If the opening roof is sliding or pivoting, it shall be photographed open. If it is detachable, it shall be photographed closed.

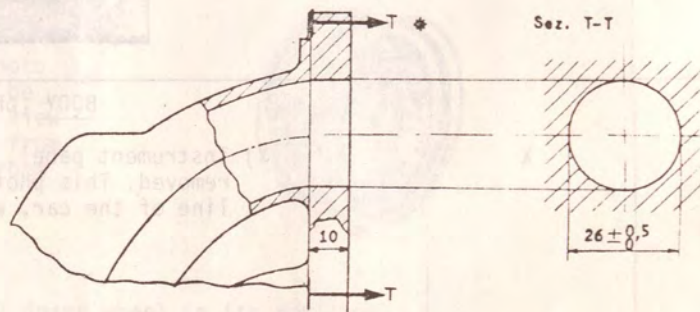


DESSINS

I + I

I) Cylinder head inlet orifices on manifold side :

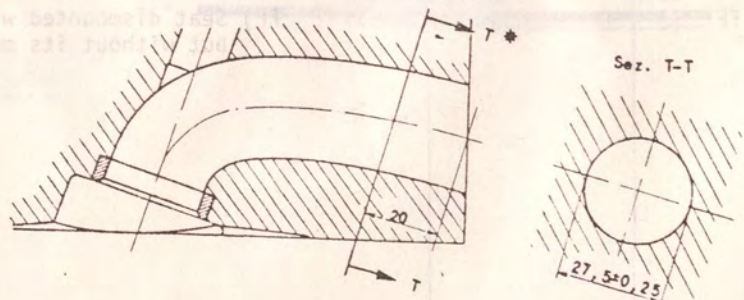
A scale drawing of this orifice is required with all dimensions. A cross section must be added, when the measurement is taken in the pipe, to show at what position it is taken.



II + II

II) Inlet manifold orifices, cylinder head side :

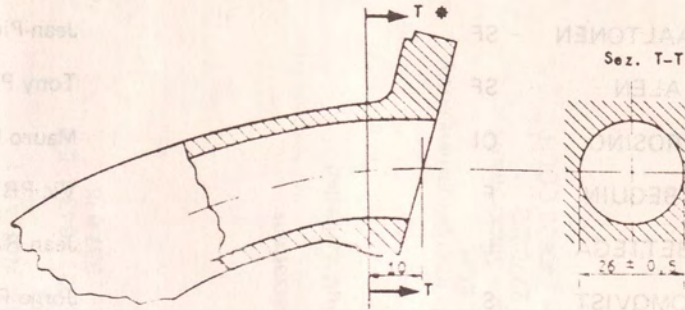
A scale drawing of this orifice is required with all dimensions. A cross section must be added, when the measurement is taken in the pipe, showing at what position it is taken.



N	A/B
III +	III

III) Cylinder head exhaust orifices on manifold side

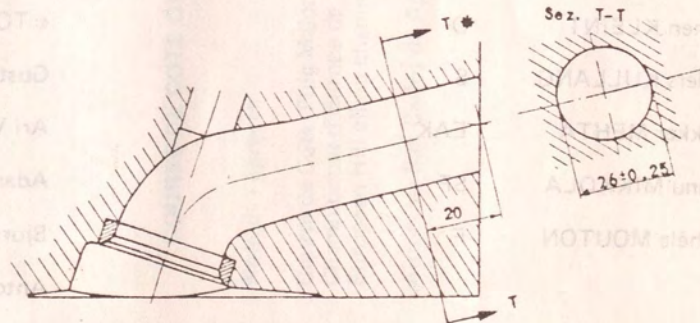
A scale drawing of this orifice is required with all dimensions. A cross section must be added, when the measurement is taken in the pipe, to show at what position it is taken.



IV +	IV
------	----

IV) Exhaust manifold orifices, cylinder head side.

A scale drawing of this orifice is required with all dimensions. A cross section must be added, when the measurement is taken in the pipe, showing at what position it is taken.



V +	V
-----	---

V) SUSPENSION :

If the suspension system is different from those described in 702, 703 and 704, a clear drawing must be supplied.

LISTE A DES PILOTES DE RALLYE PRIORITAIRES POUR 1981

1981 SEEDED RALLY DRIVERS A LIST

(après le Rallye de San REMO)

Rauno AALTONEN	SF	Jean-Pierre NICOLAS	F
Markku ALEN	SF	Tony POND	GB
A. AMBROSINO	CI	Mauro PREGLIASCO	I
Bernard BEGUIN	F	Vic PRESTON Jr.	EAK
Attilio BETTEGA	I	Jean RAGNOTTI	F
Stig BLOMQUIST	S	Jorge RECALDE	RA
Tony CARELLO	I	Carlos REUTEMANN	RA
Alain COPPIER	F	Walter ROHRL	D
Bernard DARNICHE	F	Timo SALONEN	SF
Per EKLUND	S	Jean-Luc THERIER	F
Guy FREQUELIN	F	Henri TOIVENEN	SF
Jochen KLEINT	D	« TONY »	I
Anders KULLANG	S	Gustavo TRELLES	U
Shekhar MEHTA	EAK	Ari VATANEN	SF
Hannu MIKKOLA	SF	Adartico VUDAFIERI	I
Michèle MOUTON	F	Bjorn WALDEGAARD	S
		Antonio ZANINI	E

CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Nom de l'épreuve	Observations
22 novembre	RCH	I	Las Vizcachas T.S.	Nelle inscription/new entry FADECH Vicuna Mackenna 44 Santiago de Chile tel: 2220228 - 2220683 telex : 40976 COCH.
4 décembre	EAU	I	Dubai Grand Prix (TS1, T2)	Nelle inscription/new entry International Festival Services 46 Gas Street BIRMINGHAM 1 — GB — tel : 021 - 643 1--5 telex : 337 676

COURSE DE COTE OFF ROAD

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
4 octobre	E	Course de Cote Puig Major Championnat d'Europe de la Montagne European Hill climb championship	Annulé/cancelled
17 octobre	RCH	Autocross San Carlos de Apoquindo	Nelle inscription/new entry FADECH Vicuna Mackenna 44 tel : 2220228 telex : 40976 COCH

RALLYES

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
26 septembre	AND	Rallye Valls d'Andorra	Nelle inscription/new entry
6/8 novembre	A	Semperit Rallye	Nelle inscription/new entry MSC Purkersdorf 3002 PURKERSDORF Hauptplatz 12 OEAMTC/ ZV Motor Wien 1200 WIEN Lorenz Muellerg
6/8 novembre	USA	Presson Regardless Pro Rally	Nelle inscription/new entry S.C.C.A. 6750 South Emporia Street ENGLEWOOD Colorado 80112
12/14 décembre	USA	Reno Pro Rally	Nelle inscription/new entry S.C.C.A.
19/20 décembre	USA	Nevada Pro Rally	Nelle inscription/new entry S.C.C.A.

HOCEDAR

HCCOSSS : lar
HCCOSSS : xeler

HCR

stodotzo TI

REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING

Dispositions et informations complémentaires (p. 95 et 96 de l'Annuaire 1981)

Sous le paragraphe "information" les deux premières phrases sont changées en :

"En référence à l'Article 12, les normes des vêtements de protection sont examinées. Une norme standard sera établie pour toutes les classes.

A partir du 1.1.82 les casques devront être en accord avec les spécifications de la FISA."

+++++

INTERNATIONAL KARTING REGULATIONS

Supplementary clauses and information (pg. 95, 96 of the 1981 Yearbook)

The first two sentences of the paragraph entitled "information" have been changed to :

"Protective clothing standards are examined with reference to Article 12. A standard norm shall be fixed for all classes.

From 1.1.82, helmets must be in conformity with the FISA specifications."

Liste des chassis de Karting homologués depuis le 1/1/81 (suite du Bulletin n° 159)

REGLEMENT INTERNATIONAL DE KARTING

List of Karting chassis homologated since 1/1/81 (contd. from Bulletin n° 159).

GB

Intercontinental A, B, C	81/33	NKC	Spear
Intercontinental A, B, C	81/30	DAP	Jesolo
"	81/31	DAP	WTR 104
"	81/32	DAP	WTR 101
Intercontinental A, B	81/34	Bret Hart	Red Tiger
Intercontinental C	81/36	Tony kart	Tony 1
"	81/37	Tony kart	Tony 2

INTERNATIONAL KARTING REGULATIONS

Supplementary clauses and information (pt. 95, 96 of the 1981 Yearbook)

The first two sentences of the paragraph entitled "information" have been changed to :

"Protective clothing standards are examined with reference to Article 12. A standard norm shall be fixed for all classes.

From 1.1.82, helmets must be in conformity with the FISA specifications."

KARTING

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
27 septembre	F	Saint Lo	Nelle inscription/new entry
18 octobre	F	6 heures carpiquet	Nelle inscription/new entry
27/28 novembre	RCH	Santiago de chile Championnat d'Amérique du Sud	Nelle inscription/new entry Federation chilena de Automovilismo deportivo Vicuna Mackenna 44 Santiago - Chile - tel : 220228 - 220683 telex : 40976 COCH.