

1981 Autocamp. res. / Homol: manual / Endurance Regt. - 1cc car rule / American Rallies, RallyX, AutocX, Historic
/Off-Road: Noise control, AutocX rallies / Dates of Inter-Nation events / All valid Helmet normes.

fédération internationale de l'automobile

JANVIER/FÉVRIER 1982

No 165



bulletin mensuel de la fédération internationale du sport automobile

L'ANNUAIRE DE LA FIA 1982 EST DISPONIBLE DANS LE MONDE ENTIER

SOMMAIRE

JANVIER/FEVRIER 1982

N° 165

Il est disponible à l'Autorité Sportive Nationale de votre pays et dans les librairies spécialisées du monde entier. En cas de difficulté quelconque, il peut être obtenu soit chez l'éditeur de l'Annuaire : Patrick Ltd, Bar Hill, Cambridge, CB3 8EL, Angleterre, soit à la Fédération Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, Paris 75008 France, (au prix de 150 FF plus 10 F de frais d'envoi)

THE FIA YEAR BOOK IS AVAILABLE 1982 THROUGHOUT THE WORLD

PAGES

It is obtainable from your National Sporting Authority, through any bookseller, or in case of difficulty, from the publishers, Patrick Stephens Ltd, Bar Hill, Cambridge CB3 8EL, England, from the Fédération Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, Paris, France (at the price of 150 FF, plus 10 F postage) or from any of the following distributors :

MANUEL D'HOMOLOGATION 18 à 20

AUS : Freelance Marketing Pty Ltd P.O. Box 232, Cammeray
(Tel (02) 951 342) 24

INFORMATION TECHNIQUE 24

REGLEMENT SPORTIF - CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENGINS 1982 28 à 44

D : Motorburch, D-7000 Stuttgart 1, Postfach 1370
Tel (0711) 642031 84

INFORMATION SECURITE 84

LISTE B DES PILOTES 65

GB : Patrick Stephens Limited, Bar Hill, Cambridge, CB3 8EL
(Tel Craft Hill (0954) 80010) 65

REGLEMENTS CHAMPIONNAT DES RALLYES D'AMERIQUE DU SUD 66

ET CHAMPIONNAT DU MONDE D'AMERIQUE DU SUD 66 et 67

J : Shimada & Co Inc, 9-19 Minami-Aoyama 5-chome, Minato-Ku,
Tokyo 107 (Tel 407 3863) 76

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1982 76

INFORMATIONS OFF-ROAD 71 et 72

NZ : Whitcoulls Wholesale Divisions, 117 Cashel Street,
Christchurch 71 et 72

COUPE D'EUROPE FIA VOITURES HISTORIQUES 75 et 76

SGP : Graham Brash (PTE) Ltd, 36-C Prinsep Street, Singapore 7

MODIFICATIONS CALENDRIER 1982 Fin du Bulletin

USA : Aztex Corporation, P.O. Box 50046, Tucson, AZ 85703
(Tel 602 882-4656) Fin du Bulletin

KARTING Fin du Bulletin

ZA : H.R. & L Shapiro, 54 Sturk's Bldgs, 52 Long Street, Cape
Town (Tel 22-4225)

	PAGES
CLASSEMENTS – CHAMPIONNATS (Suite)	1 à 7
ANNEXE J – 1982	8 à 12
MANUEL D'HOMOLOGATION	18 à 20
INFORMATION TECHNIQUE (Groupe C)	24
REGLEMENT SPORTIF – CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1982	25 à 44
INFORMATION SÉCURITÉ	64
Liste B des pilotes de rallye (Suite)	65
REGLEMENTS CHAMPIONNAT DES RALLYES D'AMÉRIQUE DU SUD ET CHAMPIONNAT DES RALLYES DU CONTINENT AFRICAIN	66 et 67
CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1982	70
INFORMATIONS OFF-ROAD	71 et 72
COUPE D'EUROPE FIA-VOITURES HISTORIQUES	75 et 76
MODIFICATIONS CALENDRIER 1982	Fin du Bulletin
KARTING	Fin du Bulletin

	PAGES
CHAMPIONSHIPS CLASSIFICATIONS (Cont...)	. 1 to 7
1982 APPENDIX J	. 13 to 17
HOMOLOGATION MANUAL	. 21 to 23
TECHNICAL INFORMATION (Groupe C)	. 24
1982 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP	. 25 to 63
SAFETY INFORMATION	. 64
1982 2nd SEEDED RALLY DRIVERS LIST (Cont...)	. 65
AFRICAN CONTINENT RALLY CHAMPIONSHIP	
SOUTH AMERICAN RALLY CHAMPIONSHIP	. 68 and 69
1982 EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP	. 70
OFF ROAD INFORMATION	. 73 and 74
FIA EUROPEAN CUP FOR HISTORICAL CARS	. 77 and 78
CHANGES TO 1982 CALENDAR	.(End of the Bulletin)
KARTING	.(End of the Bulletin)

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES 1981

1981 WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	Monte Carlo	Portugal	Safari	Tour de Corse	Acropolis	Codasur	1000 Lacs	Sanremo	Côte d'Ivoire	RAC	Total Réel	Total Retenu
1 - TALBOT	17	17	-	17	15	18	(11)	17	-	16	128	117
2 - DATSUN	-	13	18	15	13	17	12	-	18	(7)	113	106
3 - FORD	(6)	9	-	12	18	10	18	7	(3)	16	99	90
4 - OPEL	15	11	12	8	-	-	8	15	-	-	69	69
5 - AUDI	-	13	-	-	-	-	14	18	-	18	63	63
6 - FIAT	8	18	-	-	16	-	16	5	-	-	63	63
7 - RENAULT	18	-	-	7	10	15	-	-	-	11	61	61
8 - TOYOTA	-	15	-	11	-	-	3	-	16	9	54	54
9 - PEUGEOT	-	-	10	-	4	12	-	-	11	-	37	37
10 - LANCIA	10	-	-	18	-	-	-	-	-	-	28	28
11 - PORSCHE	4	-	-	15	-	-	-	-	-	-	19	19
12 - SKODA	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	8
13 - DODGE	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6	6
14 - MITSUBISHI	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3	4	4

CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES DE RALLYES 1981

1981 WORLD CHAMPIONSHIP FOR RALLY DRIVERS

	Monte Carlo	Suède	Portugal	Safari	Tour de Corse	Acropolis	Codasur	Brésil	1000 Lacs	Sanremo	Côte d'Ivoire	RAC	Total Réel	Total Retenu
1 - Ari VATANEN	-	15	-	-	-	20	-	20	20	4	2	15	96	96
2 - Guy FREQUELIN	15	-	6	-	15	10	20	15	-	-	8	-	89	89
3 - Hannu MIKKOLA	-	20	-	-	-	-	-	-	12	10	-	20	62	62
4 - Markku ALEN	4	-	20	-	-	15	-	-	15	2	-	-	56	56
5 - Shekhar MEHTA	-	-	-	20	-	8	15	-	-	-	12	-	55	55
6 - Timo SALONEN	-	-	-	10	-	-	-	-	10	-	20	-	40	40
7 - Henri TOIVONEN	8	-	15	-	-	-	-	-	-	15	-	-	38	38
8 - Michèle MOUTON	-	-	10	-	-	-	-	-	-	20	-	-	30	30
9 - Pentti AIRIKKALA	-	12	-	-	-	-	-	-	8	-	-	10	30	30
10 - Per EKLUND	-	2	-	-	6	-	-	-	-	-	15	6	29	29
11 - Jean RAGNOTTI	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	28	28
12 - Bernard DARNICHE	6	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	26	26
13 - Stig BLOMQVIST	-	8	-	-	-	-	-	-	3	-	-	12	23	23
14 - Jorge RECALDE	-	-	-	-	-	-	12	10	-	-	-	-	22	22
15 - Jochi KLEINT	12	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20
Tony POND	-	-	8	-	12	-	-	-	-	-	-	-	20	20
Anders KULLANG	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20

etc. . . 64 classés/classified

Le Trophée FISA du meilleur copilote dans le Championnat du Monde des Rallyes 1981 a été attribué à David Richards.

The FISA Trophy of the best codriver in the 1982 World Rally Championship has been awarded to David Richards.

CHAMPIONNAT DES RALLYES DU CONTINENT AFRICAIN 1981
1981 RALLY CHAMPIONSHIP OF THE AFRICAN TERRITORY

			Safari du Zaire	Safari Rally	Castrol Radio 5 Rally	Côte d'Ivoire	Total réel	Total retenu
1 - Shekhar MEHTA			-	20	-	12	32	32
2 - Timo SALONEN			-	10	-	20	30	30
3 - A. AMBROSINO			20	-	-	8	28	28
4 - Jochi KLEINT			-	8	15	-	23	23
5 - S. van der MERWE			-	-	20	-	20	20
6 - COLETTE			15	-	-	-	15	15
Rauno AALTONEN			-	15	-	-	15	15
Per EKLUND			-	-	-	15	15	15

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES

1981

1 - Jaenner Rally (A)	23 - South Swedish Rally (S)
2 - Arctic Rally (SF)	24 - Haspengouw Rally (B)
3 - Boucles de Spa (B)	25 - Lombard Scottish Rally (GB)
4 - Galway Rally (IRL)	26 - Rallye du Danube (R)
5 - Swedish Rally (S)	27 - Rallye Hessen (D)
6 - Rallye Costa Brava (E)	28 - Rallye del Ciocco (I)
7 - Sachs Winter Rally (D)	29 - 24 Heures d'Ypres (B)
8 - Snow Rally (SF)	30 - Rallye Skoda (CS)
9 - Rallye de Sicile (I)	31 - Hunsrück Rally (D)
10 - Rallye d'Espagne (E)	32 - Volta a Ilha de Madeira (P)
11 - Yu Rally (YU)	33 - Hebros Rallye (BG)
12 - Rallye Costa Smeralda (I)	34 - Criterium Lucien Bianchi (B)
13 - Critérium Alpin (F)	35 - Rallye Halkidiki (GR)
14 - Saarland Rally (D)	36 - Manx Trophy (GB)
15 - Rallye Maspalomas (E)	37 - Tour de France (F)
16 - Circuit of Ireland (GB)	38 - Cyprus Rally (CY)
17 - Rallye Isola d'Elba (I)	39 - Rallye du Vin (CH)
18 - Arboe Rally (A)	40 - Rallye d'Antibes (F)
19 - Rallye CS (E)	41 - Rallye Urbibel-Algarve (P)
20 - Rallye Zlatni Piassatzi (BG)	42 - Rallye San Marino (I)
21 - Rallye 4 Regioni (I)	43 - Rallye Catalunya (E)
22 - Rallye de Lorraine (F)	44 - Rallye Aosta (I)

Le Trophée FISA du meilleur copilote dans le Championnat du Monde des Rallyes 1981 a été attribué à David Richards.

The FISA Trophy of the best co-driver in the 1981 World Rally Championship has been awarded to David Richards.

COUPES D'EUROPE POUR PILOTES D'AUTOCROSS 1981

1981 EUROPEAN CUPS FOR AUTOCROSS DRIVERS

- 1^{ère} DIVISION -

	LES PLANES	SCHLUCHTERN	WALBRÖL	NORDRING	MÖLLN	NOVA PAKA	HOLLENBURG	MAGGIORA	VACCARINO	BRNO	LOMBARDORE	TOTAL
1 - Adolf HEINZ	-	20	20	20	10	15	15	-	-	20	-	120
2 - Peter DERBER	20	1	10	15	15	20	2	-	-	-	-	83
3 - Peter ROHRIG	-	15	2	12	2	12	20	-	-	15	-	78
4 - Camille van MECHELLEN	15	12	12	10	-	-	-	-	-	-	-	49
5 - Steen KRAMER	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	20
6 - Jörgen MOMME	-	6	6	-	1	6	-	-	-	-	-	19
7 - Günther NOVAK	-	-	-	4	-	-	12	-	-	-	-	16
8 - Josef SCHMITZ	-	-	8	-	8	-	-	-	-	-	-	16
9 - Josef HUTTERER	-	-	-	8	-	-	8	-	-	-	-	16
10 - Hans MANDEL	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	15
11 - Jaroslav MAHR	-	-	-	-	-	3	-	-	-	12	-	15

etc. 41 classés/classified

COUPES D'EUROPE POUR PILOTES D'AUTOCROSS 1981

1981 EUROPEAN CUPS FOR AUTOCROSS DRIVERS

— 2^{ème} DIVISION —

	LES PLANES	SCHLUCHTERN	WALBRÖL	NORDRING	MÖLLN	NOVA PAKA	HOLLENBURG	MAGGIORA	VACCARINO	BRNO	LOMBARDORE	TOTAL RÉEL	TOTAL RETENU
1 – Willi RÖSEL	20	(12)	20	15	20	(3)	20	20	20	(12)	20	182	155
2 – Alois HAVEL	–	15	15	12	12	20	–	8	6	8	(4)	100	96
3 – Jaroslav HOSEK	8	10	10	3	(3)	12	12	–	4	–	10	72	69
4 – Karl VÖBER	–	8	6	20	2	–	15	1	–	4	–	56	56
5 – Christian MAUFROID	–	20	–	–	15	–	–	15	–	–	–	50	50
6 – Jiri BARTOS	–	–	–	10	–	15	1	12	–	–	8	46	46
7 – Manfred KÜCHLER	12	3	8	4	8	–	6	4	–	–	–	45	45
8 – Rolf KRAUS	–	–	–	–	6	1	8	–	15	–	12	42	42
9 – Josef NERAD	–	–	–	6	4	–	4	10	–	–	15	41	41
10 – Vaclav UHER	–	–	–	–	–	10	–	–	–	15	–	25	25
11 – Rolf BAUMANN	15	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	21	21
12 – Karel HAVEL	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20	–	20	20
13 – Helmut KLEINT	–	–	12	–	–	–	–	6	–	–	–	18	18
14 – Roberto SCANAVINO	4	–	–	–	–	–	–	2	10	–	–	16	16

etc. 37 classés/classified

ANNEXE J 1982

(voir les bulletins n° 152, 159, 160, 161)

1 / Modification au Chapitre "Classification et Définition"

Article 2.1.7 (fiches d'homologation)

Ajouter à la fin de cet article :

"Description. Une fiche se décompose de la façon suivante :

1. Une fiche de base décrivant le modèle de base.
2. Éventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des "variantes", des "errata" ou des évolutions.
 - a) **Variantes.**
Ce sont soit des variantes de fournitures (VF) (2 fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des options (VO) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires).
 - b) **Erratum (ER).**
Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.
 - c) **Évolution (EV).**
Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme).

Utilisation

1. Variantes (VF. VO).

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J. Par exemple le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si la surface de freinage, les dimensions des garnitures, etc. ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée. En ce qui concerne le Groupe N les Variantes-Options éventuellement homologuées sur la fiche Groupe A ne doivent pas être prises en considération.

2. Évolution.

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout. En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles : par exemple si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture. Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale, par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J."

(à partir du 1.1.82)

2 / Modification au Chapitre "Prescriptions générales pour les Groupes N, A, B"

Article 8 a) (Carburant, Comburant)

Changer l'Article 8 a) en :

"L'utilisation de "carburant commercial" est obligatoire c'est-à-dire celle de carburant fabriqué par une compagnie pétrolière et distribué couramment par les stations service d'un même pays. Pourront donc être utilisés tous les carburants commerciaux du pays où se déroule l'épreuve, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle n'augmentant pas l'indice d'octane, ou d'eau.

Pourront être également utilisés, dans les mêmes conditions celui ou ceux des carburants commerciaux qui – en Allemagne, France, Italie, Grande-Bretagne – présenteront l'indice d'octane le plus élevé (déterminé par la Research Method). A défaut de pouvoir être facilement importé dans le pays où se déroule l'épreuve, ce dernier carburant pourra être remplacé par un autre de qualité similaire ayant le même indice d'octane (RM) – avec tolérance de + 1 – spécialement fabriqué par une compagnie pétrolière.

Lors de l'introduction sur le marché en Allemagne, France, Italie ou Grande-Bretagne, d'un nouveau carburant commercial à indice d'octane plus élevé que ceux existant précédemment, la compagnie pétrolière productrice devra en aviser la FIA par lettre recommandée et ce nouveau carburant commercial (ou son équivalent comme il est dit ci-dessus) pourra être utilisé dans les courses à partir du 30ème jour qui suivra la date d'envoi de la lettre recommandée. Les compagnies pétrolières fournissant directement du carburant aux concurrents d'une course devront faire parvenir aux organisateurs les caractéristiques et un échantillon du carburant fourni en quantité suffisante pour procéder aux analyses nécessaires, ainsi qu'une attestation spécifiant que ce carburant est conforme aux prescriptions ci-dessus."

(à partir du 1.1.82)

3 / Modification au Chapitre "Règlementation spécifique au Groupe N"

Article 6.3 (Suspension)

Ajouter au début de cet article :

"Il sera permis de renforcer localement par soudure les points d'attache de la suspension sur la coque (inclus ceux des amortisseurs, ressorts, stabilisateur). (En rallye seulement)."

(à partir du 1.1.82)

4 / Modifications au Chapitre "Règlementation spécifique au Groupe A"

4.1 Article 5.1.8 (Alimentation)

Ajouter à la fin de cet article :

"Le nombre, les caractéristiques et le principe de fonctionnement des échangeurs de chaleur sont libres à condition que le modèle d'origine soit équipé d'un échangeur au moins."

(à partir du 1.1.82)

4.2 Article 5.3 (Suspension barre anti-roulis)

Changer l'article existant sur les barres anti-roulis en :

"Barres anti-roulis.

Les barres anti-roulis homologuées par le constructeur peuvent être remplacées ou supprimées à condition que leurs points de fixation au châssis demeurent inchangés."

(à partir du 1.1.82)

5 / Modification au Chapitre "Règlementation spécifique au Groupe B"

Transferts automatiques FISA en Groupe B :

(Bulletin n° 161 page 1).

Il a été décidé :

- d'arrêter immédiatement les transferts automatiques FISA dans le Groupe B ;
- d'annuler au 31.12.82 les transferts déjà effectués par la FISA dans ce Groupe, en exceptant les voitures dont la production aurait été officiellement arrêtée avant le 31.12.80. Pour les voitures toujours en production à cette date, les constructeurs sont donc priés de bien vouloir effectuer ces transferts sur les fiches Groupe B prévues à cet effet.

Vous trouverez, ci-après, la liste des voitures concernées par cette dernière mesure :

(D)

AUDI

671 Quattro (2145) (86 +)

BMW

670 M1 (3453) (86 +)

1703 635 CSi (3453) (86 +)

1713 535 i (3453) (86 +)

OPEL

666 Ascona 400 (2410) (83 +)

PORSCHE

672 924 Carrera GT (1984) (86 +)

3075 924 (1984) (83 +)

3076 Turbo (4190) (83 +)

3081 928 (4474) (83 +)

3083 924 Turbo (2777) (83 +)

3085 928 S (4664) (85 +)

(F)

PEUGEOT

3069 504 Coupé V6 (2664) (84 +)

RENAULT

3079 Alpine A 310 (2849) (86 +)

3087 R5 Turbo (1397) (86 +)

TALBOT

676 Matra Murena 2,2 (2156) (86 +)

3057 Matra Bagheera (1294) (82 +)

3086 Matra Murena 1600 (1592) (86 +)

(GB)

B.L. Cars Ltd

3016 MGB (1798) (84 +)

3017 MGB-GT (1798) (84 +)

3054 Triumph Spitfire (1296) (84 +)

3071 Triumph TR7 (1998) (84 +)

FORD

650 Escort RS (1975) (82 +)

1605 RS 1800/1600 (1601) (82 +)

TALBOT

1700 Sunbeam Lotus (2174) (84 +)

VAUXHALL

649 Chevette HS 2300 (2279) (84 +)

(I)

ALFA-ROMEO

668 Alfetta Turbodelta (1962) (86 +)

DE TOMASO

3047 Pantera (5763) (86 +)

FERRARI

648	308 GTB	(1982)	(86 +)
3073	Dino 308 GT4	(1982)	(86 +)

FIAT

3082	X 1.9	(1995)	(86 +)
------	-------	--------	--------

LANCIA

3074	Beta Monte Carlo	(1994)	(86 +)
------	------------------	--------	--------

(J)

MITSUBISHI

675	Lancer 2000 Turbo	(1997)	(86 +)
3077	Lancer Celeste 1600	(1597)	(86 +)

NISSAN

667	Datsun Violet GT	(1952)	(86 +)
3084	Datsun 280 Z	(2753)	(86 +)

TOYOTA

663	Celica 2000 GT Rally RA 45	(1968)	(86 +)
-----	----------------------------	--------	--------

6 / Modifications au Chapitre "Règlement Groupe C"

6.1 Article 2.1 (Moteur)

Il est décidé de diminuer de 15 % la consommation de ces voitures à partir du 1.1.84.

6.2 Article 4.11 (Réservoirs d'essence)

La troisième phrase est changée en :

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

(à partir du 1.1.82)

6.3 Article 4.15 (Protection frontale)

Ajouter entre la 5ème et la 6ème phrase :

"Dans le cas d'une voiture à châssis multitubulaire la structure de protection frontale présentera une résistance équivalente à celle des tubes du châssis."

(à partir du 1.1.82)

7 / Voitures de sport (Groupes 5/75 et 6/79)

Il est décidé de prolonger jusqu'au 31.12.82 la validité du règlement 1981 des voitures des Groupes 5/75 et 6/79, en limitant la cylindrée à 2 l, maximum.

8 / Formule 2/3

8.1 Changer l'Article 1.9 (Poids) existant en :

"C'est le poids de la voiture, à tout moment d'une épreuve, sans carburant, ni pilote."

(à partir du 1.1.84)

8.2 Ajouter à l'Article 4.2 (Poids) existant :

"Le contrôle du poids pourra être effectué à tout moment d'une épreuve sans pilote à bord avec la quantité restante de liquide dans les réservoirs (étant entendu qu'il est interdit d'ajouter huile, autre liquide ou produit extincteur avant la pesée) et après vidange de tout le carburant."

(à partir du 1.1.84)

8.3 Article 3.9 (Dispositifs aérodynamiques)

Il est précisé que dans la première phrase de l'Article 3.9 l'expression "fixés solidement" signifie qu'il ne doit pas y avoir de degré de liberté entre le dispositif aérodynamique et la voiture.

6 Modifications au Chapitre "Règlement Groupe C"

6.1 Article 2.1 (Moteur)

Il est décidé de diminuer de 15 % la consommation de ces voitures à partir du 1.1.84.

6.2 Article 4.11 (Réservoirs d'essence)

La troisième phrase est changée en :

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

(à partir du 1.1.82)

(82)

6.3 Article 4.12 (Protection frontale)

Ajouter entre la 5ème et la 6ème phrases :

"Dans le cas d'une voiture à châssis multipoint, la structure de protection frontale présentera une résistance équivalente à celle des axes du châssis."

(à partir du 1.1.82)

(82)

7 Voitures de sport (Groupes B12 et B13)

Il est décidé de prolonger jusqu'au 31.12.82 la validité du règlement 1981 des voitures des Groupes B12 et B13, en limitant le cylindre à 2 l maximum.

(82)

8 Formule 2/3

8.1 Changer l'Article 1.9 (Poids) existant en :

"C'est le poids de la voiture à tout moment d'une épreuve, sans carburant, ni pilote."

(à partir du 1.1.84)

(see Bulletin no 152, 159, 160, 161)

1/ Modifications to the Chapter "Classification and Definitions"**Art. 2.1.7 (homologation forms).**

Add to the end of this article :

"Description. A form breaks down in the following way :

1. A basic form giving a description of the basic model.
2. At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

a) Variants

These are either supply variants (VF) (two suppliers providing the same part for a driver and the client does not have the possibility of choice), or options (VO) (supplied on request and available at the concessionaires).

b) Erratum (ER).

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

c) Evolution (EV).

Characterised by modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form).

Use**1. Variants**

The competitor may use any variant or any part of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

For example, the fitting of a brake calliper as defined on a variant form is only possible if the braking surface, the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question.

With regard to Group N any options homologated on the Group A form must not be taken into consideration.

2. Evolution

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applicable or not at all.

Besides, from the moment a competitor has chosen a particular evolution, all the previous evolutions should be applied, except where they are incompatible : for example, if two rim evolutions happen one after another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car will be used.

This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer. According to the group, in which the competitors race, the modification limits allowed in international competition for this series are stated in Appendix J.

*(as from 1.1.82)***2/ Modification to the Chapter "General prescriptions for Groupe N, A, B"****Art. 8a) (Combustive fuel).**

Change Art. 8a) to :

"The use of "commercial fuel" is obligatory that is to say the use of motor fuel produced by an oil company and currently distributed at road refuelling stations throughout one same country.

May therefore be used, all commercial fuels of the country in which the event takes place, with no other additive except that of a lubricant of current sale which cannot increase the octane number, or water.

May also be used, under the same conditions, any commercial fuel(s) which – in France, Germany, Great Britain and Italy – is(are) of the highest octane rating, according to the Research Method.

If the above-mentioned fuel could not be easily imported into the country where the event is taking place, it may be replaced by another one of similar quality and with the same octane number (RM) – with a tolerance of ± 1 – specially made by an oil company.

Whenever, in France, Great Britain, Germany and Italy, a new commercial fuel is made available which has higher octane rating than those sold so far, the oil company producing this said fuel shall give notice to the FIA by a registered letter and this new commercial fuel (or its equivalent as specified hereabove) may be used for racing 30 days after the registered letter has been mailed.

The oil companies who supply fuel directly to the entrants of a race shall have to send to the promoters the characteristics and a sample of the fuel delivered in such quantity as is sufficient to carry out the necessary analyses, and also a declaration stating that the fuel complies with the present specifications.

(as from 1.1.82)

3/ Modification to the Chapter "Specific Regulations for Group N"

Art. 6.3 (Suspension)

Add to the beginning of this article :

"The mounting points of the suspension (including these of the shock absorbers, the springs and the stabiliser), on the bodyshell may be locally reinforced by welding (for rallies only)".

(as from 1.1.82)

4/ Modifications to the Chapter "Specific Regulations for Groupe A"

4.1 Art. 5.1.8 (Fuel feed)

Add to the end of this article :

"The number, the characteristics and the principle of operation of the heat exchangers are free provided that the original model has at least one exchanger".

(as from 1.1.82)

4.2 Art. 5.3 (Suspension - anti-roll bar)

Change the existing article on the anti-roll bars to :

"Anti-roll bar :

The anti-roll bars homologated by the manufacturer may be replaced or removed, provided that their mounting points on the chassis remain unchanged".

(as from 1.1.82)

5/ Modification to the Chapter "Specific Regulations for Groupe B"

Automatic FISA transfers to Groupe B :

(Bulletin no. 161, page 1).

It has been decided to :

- stop the FISA automatic transfers into Group B immediately ;
- render those transfers already effected by the FISA into this Group null and void on 31.12.82 with the exception of those cars, the production of which was stopped before 31.12.80. For those cars still in production on this date, the manufacturers are requested to effect these transfers on the Groupe B forms provided for this purpose.

The list of the cars affected by this measure follows :

(D)

AUDI

671 Quattro (2145) (86 +)

BMW

670 M1 (3453) (86 +)

1703 635 CSi (3453) (86 +)

1713 535 i (3453) (86 +)

OPEL

666 Ascona 400 (2410) (83 +)

PORSCHE

672 924 Carrera GT (1984) (86 +)

3075 924 (1984) (83 +)

3076 Turbo (4190) (83 +)

3081 928 (4474) (83 +)

3083 924 Turbo (2777) (83 +)

3085 928 S (4664) (85 +)

(F)

PEUGEOT

3069 504 Coupé V6 (2664) (84 +)

RENAULT

3079 Alpine A 310 (2849) (86 +)

3087 R5 Turbo (1397) (86 +)

TALBOT

676 Matra Murena 2,2 (2156) (86 +)

3057 Matra Bagheera (1294) (82 +)

3086 Matra Murena 1600 (1592) (86 +)

(GB)

B.L. Cars Ltd

3016 MGB (1798) (84 +)

3017 MGB-GT (1798) (84 +)

3054 Triumph Spitfire (1296) (84 +)

3071 Triumph TR7 (1998) (84 +)

FORD

650 Escort RS (1975) (82 +)

1605 RS 1800/1600 (1601) (82 +)

TALBOT

1700 Sunbeam Lotus (2174) (84 +)

VAUXHALL

649 Chevette HS 2300 (2279) (84 +)

(I)

ALFA-ROMEO

668 Alfetta Turbodelta (1962) (86 +)

DE TOMASO

3047 Pantera (5763) (86 +)

FERRARI			
648	308 GTB	(2927)	(86 +)
3073	Dino 308 GT4	(2926)	(86 +)
FIAT			
3082	X 1.9	(1995)	(86 +)
LANCIA			
3074	Beta Monte Carlo	(1994)	(86 +)
(J)			
MITSUBISHI			
675	Lancer 2000 Turbo	(1997)	(86 +)
3077	Lancer Celeste 1600	(1597)	(86 +)
NISSAN			
667	Datsun Violet GT	(1952)	(86 +)
3084	Datsun 280 Z	(2753)	(86 +)
TOYOTA			
663	Celica 2000 GT Rally RA 45	(1968)	(86 +)

6/ Modifications to the Chapter "Group C Regulations"

6.1 Art. 2.1 (Engine)

It was decided to reduce the consumption of these cars by 15 % as from 1.1.84.

6.2 Art. 4.11 (Petrol tanks)

The 3rd sentence is changed to :

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

(as from 1.1.82)

6.3 Art. 4.15 (Frontal protection)

Add between the 5th and 6th sentences :

"In the case of a multitubular chassis, the structure of the frontal protection shall offer the same resistance as that offered by the tubes of the chassis".

(as from 1.1.82)

7/ Sports Cars (Groupe 5/75 – Group 6/79) :

It was decided to extend the validity of the 1981 regulations until 31/12/82 for cars of Group 5/75 – Group 6/79, while restricting the cubic capacity to 2 L. maximum

8/ Formula 2/3

8.1 Change the existing art. 1.9 (weight) to :

"This is the weight of the car at any time during the event, with neither fuel nor driver on board".

(as from 1.1.84)

8.2 Add to the existing art. 4.2 (Weight) :

The weight may be checked at any time during an event without the driver on board and with quantity of liquid remaining in the tanks (on the understanding that it is forbidden to add oil, any other liquid or extinguishants before the weighing) and after the tanks have been emptied of all fuel.

(as from 1.1.84)

8.3 Art. 3.9 (Aerodynamic devices) :

It was specified that in the first sentence of art. 3.9, the expression "firmly fixed" meant that there should be no degree of freedom between the aerodynamic device and the car.

MANUEL D'HOMOLOGATION

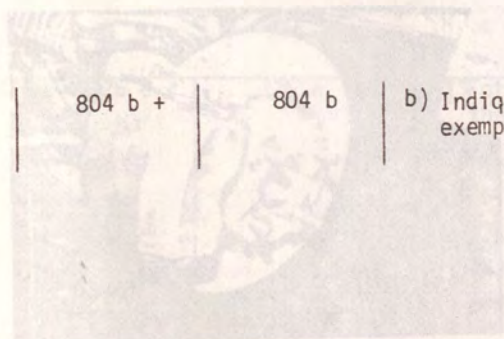
(VOIR BULLETIN N° 162)

Apporter les changements suivants au Manuel :

		3) <u>MOTEUR</u>
301 +	301	<u>Emplacement et position du moteur :</u> Emplacement : en avant, en arrière, central Position : dans l'axe longitudinal de la voiture, dans l'axe transversal. Préciser l'inclinaison du moteur (en degrés) vers la droite ou la gauche (moteur longitudinal) ou vers l'avant ou l'arrière (moteur transversal).
321 e +	321 e	e) Préciser l'angle entre l'axe de la soupape d'admission et celui de la soupape d'échappement. Cette information ayant été omise de la fiche Gr. A/B devra être inscrite page 10 ("informations supplémentaires").
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. (avec une tolérance de $\pm 0,25$ mm à indiquer sur la fiche)
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. (avec une tolérance de $\pm 0,25$ mm à indiquer sur la fiche).
327 e +	327 e	e) Indiquer le diamètre de la tige de soupape en mm, à 0,1 mm près (avec une tolérance de + 0 à indiquer sur la fiche). - 0,2 mm
327 f +	327 f	g) Indiquer la longueur totale de la soupape en mm, à 0,1 mm près (avec une tolérance de $\pm 0,5$ mm à indiquer sur la fiche).
328 f +	328 f	f) Indiquer le diamètre de la tige de soupape en mm, à 0,1 mm près (avec une tolérance de + 0 à indiquer sur la fiche). - 0,2 mm
328 g +	328 g	g) Indiquer la longueur totale de la soupape en mm, à 0,1 mm près (avec une tolérance de $\pm 0,5$ mm à indiquer sur la fiche).
605 d +		d) Indiquer, s'il est prévu dans la fabrication de série, le type de limitation du différentiel (autobloquant à glissement limité, etc...)

803 f +	803 f	<p>f) Dans le cas de freins à tambours, indiquer les caractéristiques suivantes :</p> <p>f1) Diamètre intérieur en mm des tambours AV et AR.</p> <p>f2) Nombre de mâchoires de frein par roue (AV + AR)</p> <p>f3) En cm² avec une précision de 0,01 cm², la surface balayée par les garnitures sur le tambour lorsque la roue décrit un tour complet.</p> <p>f4) en mm, la largeur des garnitures de frein.(avec une tolérance de ± 1 mm à indiquer sur la fiche).</p>
---------	-------	--

803 g +	803 g	<p>g) Dans le cas de freins à disques, indiquer les caractéristiques suivantes :</p> <p>g1) nombre de sabots de frein par roue (AV+AR)</p> <p>g2) nombre d'étrier(s) de frein par roue (AV+AR).</p> <p>g3) définition du/des matériau(x) des étriers de frein.</p> <p>g4) épaisseur maximum en mm des disques de frein AV + AR.(avec une tolérance de ± 1 mm à indiquer sur la fiche)</p> <p>g5) en mm, diamètre extérieur des disques de frein AV + AR.</p> <p>g6) en mm, diamètre extérieur de la surface balayée par les sabots sur le disque de frein.</p> <p>g7) en mm, diamètre intérieur de la surface balayée par les sabots sur le disque de frein.(avec une tolérance de ± 1 mm à indiquer sur la fiche).</p> <p>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. (avec une tolérance de ± 1 mm à indiquer sur la fiche).</p> <p>g9) Indiquer s'il s'agit ou non de disques de frein ventilés.</p> <p>g10) en cm² avec une précision de 0,01 cm², la surface balayée par les sabots sur le disque lorsque la roue décrit un tour complet.</p>
---------	-------	---

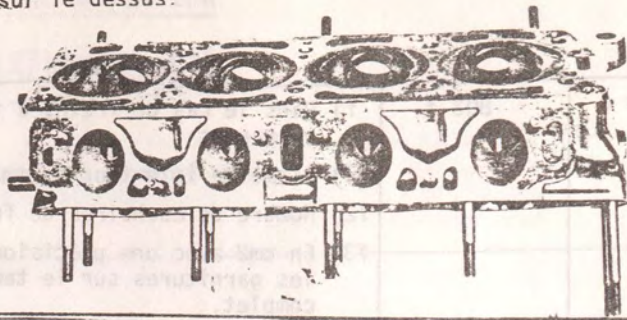


804 b +	804 b	<p>b) Indiquer le rapport de démultiplication de la direction - exemple 17,5 : 1.</p>
---------	-------	---

F +

F

F) Culassene vue de profil côté admission, chambres de combustion sur le dessus.



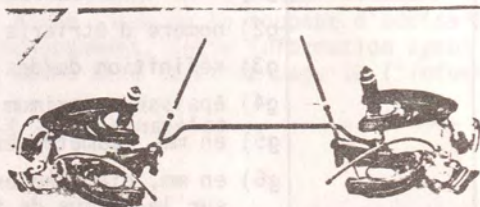
T +

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.



V +

V

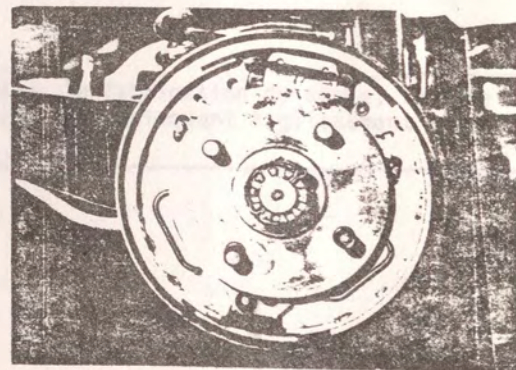
V) Frein AV complet
Photo de 3/4 pour les freins à disque
de face pour les freins à tambour?



W +

W

W) Frein AR complet
Photo de 3/4 pour les freins à disque
de face pour les freins à tambour.



HOMOLOGATION MANUAL

(SEE BULLETIN N°162)

Modify the manual as follows :

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. Indicate angle of the engine (in degrees) to the left or to the right (longitudinal engine or towards the front or the rear (transversal engine).</p>
-------	-----	---

321 e	321 e	e) Indicate angle between the axis of the inlet valve and the outlet valve. Since this information was omitted in the Group A/B form, it should be included on page 10 ("supplementary information").
-------	-------	---

323 e +	323 e	e) State diameter in mm of each of the 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. (with a tolerance of $\pm 0,25$ mm to be indicated on the form).

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) (with a tolerance of $\pm 0,25$ mm to be indicated on the form)
---------	-------	---

326 e +	326 e	<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 valve clearance applied.</p>
---------	-------	---

327 e +	327 e	e) State diameter of the valve rod in mm, to within 0.1 mm. (with a tolerance of $\pm 0,2$ mm to be indicated on the form).
327 f +	327 f	f) State total length of valve in mm, to within 0.1 mm. (with a tolerance of $\pm 0,5$ mm to be indicated on the form).

328 f +	328 f	f) State diameter of valve rod in mm, to within 0.1 mm. (with a tolerance of $\pm 0,2$ mm to be indicated on the form).
328 g +	328 f	g) State total length of valve in mm, to within 0.1 mm. (with a tolerance of $\pm 0,5$ mm to be indicated on the form).

605 d +		d) State, if provided for in series production, type of differential limitation system (self-locking, limited slip, etc.)
---------	--	---

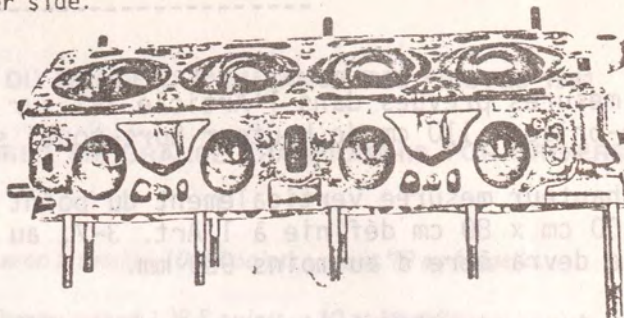
803 f +	803 f	f) When fitted with drum brakes, state the following : f1) Inner diameter of front and rear brakes in mm. f2) Number of brake shoes per wheel (front and rear). f3) Surface covered by the brake linings on the drum when the wheel makes a complete rotation, in cm ² , with a precision of 0.01 cm ² . f4) Width of brake linings, in mm. (with a tolerance of ± 1 mm to be indicated on the form.)
803 g +	803 g	g) When disc brakes are fitted, state the following : g1) Number of brake pads per wheel (front and rear) g2) Number of brake calipers per wheel (front and rear). g3) Material of which brake calipers are made. g4) Maximum thickness of front and rear brake discs in mm. (with a tolerance of ± 1 mm to be indicated on the form). g5) Exterior diameter of front and rear brake discs in mm. g6) Exterior diameter of area swept by the pads on the brake disc in mm. g7) Interior diameter of area swept by the pads on the brake disc in mm. (with a tolerance of ± 1 mm to be indicated on the form). 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. (with a tolerance of $\pm 1,5$ mm to be indicated on the form).

804 b +	804 b	b) State the reduction ratio of the steering gear - example 17,5 : 1.
---------	-------	---

F +

F

F) Cylinder head seen from inlet side, combustion chambers on the upper side.

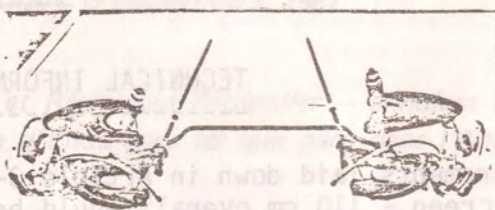


T +

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.

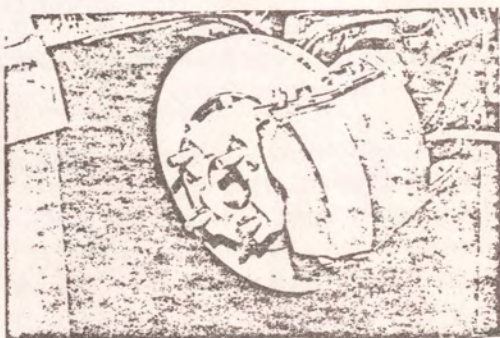


V +

V

V) Complete front brake.

The photo shall be a 3/4 view taken from the front for disc brakes and a front view for drum brakes.

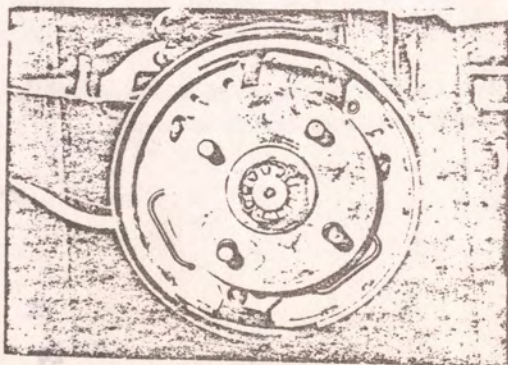


W +

W

W) Complete rear brake

The photo shall be a 3/4 view taken from the front for disc brakes and a front view for drum brakes.



INFORMATION TECHNIQUE (Groupe C)

Les mesures prévues dans l'Article 3-1 sur la Hauteur (100 cm au sommet du pare-brise - 110 cm de hauteur hors-tout) sont remplacées par :

"La hauteur mesurée verticalement du point le plus bas de la surface plane de 100 cm x 80 cm définie à l'Art. 3-7, au sommet de la partie vitrée du pare-brise devra être d'au moins 920 mm.

La hauteur mesurée verticalement de ce même point de la surface plane au point le plus élevé de la voiture ne devra pas être supérieure à 1030 mm."
(à partir du 1.1.84)

TECHNICAL INFORMATION (Group C)

The measurements laid down in Article 3-1 for the height (100 cm at the top of the windscreen - 110 cm overall) would be replaced by :

" The height measured vertically at the lowest point of the flat surface of 100 cm x 80 cm as defined under Article 3.7 to the highest point of the glazed part of the windscreen must be at least 920 mm.

The height measured vertically from this same point of the flat surface to the highest point of the car must not exceed 1030 mm."
(as from 1.1.84)

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES 1981

CLASSIFICATION OF THE 1981 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

Rectificatif : *Le pilote Edgar Doeren a totalisé 106,5 points — dont 10 au Mugello.*

Addendum : *The driver Edgar Doeren scored 106,5 points — 10 at Mugello.*

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1982

Les règlements qui suivent — Règlement Sportif et Règlement Particulier -- annulent et remplacent le Règlement Commun du Championnat du Monde d'Endurance tel que paru dans l'Annuaire du Sport Automobile, édition 1982.

1982 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

The following Regulations — Sporting Regulations and Supplementary Regulations— cancel and replace the Common Regulations of the World Endurance Championship as published in the 1982 FIA year book.

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 1982

REGLEMENT SPORTIF

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS ET DES PILOTES

ARTICLE 1 / DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 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 ÉPREUVES 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 sportif,
 - les Règlements Techniques propres aux catégories de voitures admises,
 - les Règlements particulier et standard des épreuves (chapitres 1 et 2).
- 1F /** Aucun constructeur, aucune association de Constructeurs, aucun concurrent, ne pourra organiser ou être associé à une ASN, un club affilié à cette ASN ou à un organisateur pour l'organisation d'une épreuve du Championnat.
- 1G /** Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE ou l'une de ses épreuves qualificatives ne peut comporter dans son titre le nom d'une Marque automobile.
Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE pourra avoir en sous-titre le nom d'un commanditaire à la condition impérative qu'il ne s'agisse pas d'une Marque automobile, en application du Chapitre XVI du Code Sportif International.
- 1H /** Pour les deux titres du Championnat, 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 du 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 sportif aux règlements techniques, particulier (chapitre 1 et 2 standard).

(ORGANISATEUR)

(NOM DE L'ÉPREUVE)

REGLEMENT PARTICULIER

Le présent Règlement Particulier est complété par le Chapitre 2^{ème} représenté par le Règlement Standard du Championnat du Monde d'Endurance.

CHAPITRE 1^{er}

INFORMATIONS SPÉCIFIQUES DE L'ÉPREUVE

AUTORITÉ SPORTIVE NATIONALE (ASN)

ORGANISATEUR

ADRESSES

a) Téléphone

b) Telex

DATE ET LIEU DE L'ÉPREUVE

ENGAGEMENTS (Date d'ouverture)

(Date de clôture)

CIRCUIT

a) (Longueur)

b) (Sens de la course)

c) (Distance ou durée de l'épreuve)

NOMBRE DE VOITURES ADMISES a) Aux essais

b) A l'épreuve

DÉPART (Heure de départ)

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES (Lieu)

CARBURANT (Lieu de la disposition et système de ravitaillement)

VÉRIFICATIONS SPORTIVES (Lieu)

RÉUNION D'INFORMATION DES PILOTES (Lieu et horaire)

CONFÉRENCE DE PRESSE DU VAINQUEUR (Lieu)

TABLEAU OFFICIEL D'AFFICHAGE (Lieu)

ARTICLE 1 / DÉFINITION DE L'ÉPREUVE

Cette épreuve comptant pour le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE de la FIA et donnant lieu à attribution de points pour les titres de CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS et CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES, a le statut d'épreuve internationale libre.

ARTICLE 2 / ORGANISATION

L'épreuve sera organisée dans le cadre des prescriptions du Code Sportif International de la FIA, en conformité avec le Règlement Sportif du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, le Règlement Standard des épreuves 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 D'ENDURANCE ou de leur participation à l'épreuve en question.

LISTE DES PRINCIPAUX OFFICIELS DE L'ÉPREUVE

COMMISSAIRES SPORTIFS

1) Internationaux

— Épreuves de 800 km - 1000 km - 6 heures

..... approuvé par la FISA

..... approuvé par la FISA

— Épreuves de plus de 6 heures

..... approuvé par la FISA

..... approuvé par la FISA

..... approuvé par la FISA

2) Nationaux

— Épreuves de 800 km - 1000 km - 6 heures

..... désigné par l'ASN

..... désigné par l'ASN

..... désigné par l'ASN

— Épreuves de plus de 6 heures

..... désigné par l'ASN

..... désigné par l'ASN

..... désigné par l'ASN

..... désigné par l'ASN

DIRECTEUR DE COURSE

..... désigné par l'ASN

DIRECTEUR DE COURSE ADJOINT

..... 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

CHEF DU SERVICE DE PRESSE-RADIO-TV

CHEF DU SERVICE DE CHRONOMÉTRAGE

PRIX ET RÉCOMPENSES

(Prix en espèces)

a) Spécification

b) Modalités du règlement

(Prix d'honneur)

PROGRAMME

VÉRIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

(Date et horaire)

ESSAIS LIBRES

(Date et horaire)

ESSAIS OFFICIELS

(Date et horaire)

COMITÉ D'ORGANISATION

VISA DE L'ASN N°

VISA DE LA FISA N°

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE
CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 1982

CHAPITRE 2
RÈGLEMENT STANDARD DES ÉPREUVES

ARTICLE 1 / VOITURES ADMISES

- a) L'épreuve est réservée aux voitures des Groupes C et B de l'Annexe J du CODE SPORTIF INTERNATIONAL.
- b) 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 et GTX.

Étant 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.

C'est-à-dire :

- Quantité maximale totale de carburant pouvant être emportée à bord : 100 litres ;
- Nombre de ravitaillements autorisés pendant la course :
 - 4 pour 800 km
 - 5 pour 6 heures ou 1000 km
 - 12 pour 12 heures
 - 25 pour 24 heures.
- Débit de ravitaillement : 50 litres/mn, etc.
- En outre, les voitures du Groupe B devront également respecter ledit règlement de Consommation du Groupe C.

Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ et à participer aux essais sera arrêté par le règlement particulier de l'épreuve.

- c) L'emploi des couleurs distinctives de nationalité n'est pas obligatoire, comme stipulé à l'Annexe I du Code.
- d) La publicité sur les voitures est autorisée dans les limites fixées par l'Autorité Sportive Nationale de l'Organisateur. Cette publicité ne doit pas être contraire aux intérêts du concurrent ou de l'équipe.
- e) 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.
- f) Sur chaque voiture figureront ses numéros de course.
- g) Une numération distincte, prioritaire sera affectée aux voitures du Groupe C qui devront bénéficier des premiers numéros.
- h) Pour les courses se déroulant en partie de nuit, les numéros latéraux devront être éclairés de façon adéquate.

ARTICLE 2 / 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 10 du présent Règlement.

ARTICLE 3 / CARBURANT

- a) Le seul carburant autorisé pour les moteurs à pistons alternatifs est l'essence possédant les caractéristiques suivantes :
- 102 RON maximum, la mesure étant effectuée selon la norme ASTM D 2699 et l'acceptation ou le rejet du carburant selon ASTM D 3244 avec une certitude de 95 % ;

Dans les pays où l'on ne peut se procurer commercialement du carburant convenant aux moteurs utilisés, et où les lois du pays interdisant l'importation d'un tel carburant, l'ASN doit obtenir une dispense de la FISA pour l'utilisation de carburant différent qui sera ensuite fourni par les organisateurs et devra être utilisé par tous les concurrents. (Formule de la composition du carburant susceptible d'être communiquée à tous les concurrents).

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

ARTICLE 4 / ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements 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 5 / ÉQUIPAGES

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

ARTICLE 6 / 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 7 / RESPONSABILITÉS 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 8 / ASSURANCES

- a) L'organisateur doit envoyer à la FISA 30 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.
La qualité de "tiers" reconnue entre conducteurs durant l'épreuve dépendra éventuellement de la législation nationale en matière d'assurances.

VÉRIFICATIONS

ARTICLE 9 / VÉRIFICATIONS SPORTIVES

- a) Tous les concurrents, ou leur représentant si celui-ci détient une procuration écrite, devront se présenter aux vérifications sportives 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 sportives.
- 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 10 / VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

- a) Les vérifications techniques préliminaires de la voiture pourront être effectuées indépendamment 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'Épreuve.
- 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 compromise.
 - demander lors d'une vérification technique qu'une voiture soit démontée par le concurrent afin de s'assurer que les conditions 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 11 / ESSAIS - QUALIFICATIONS

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

– de 800 km - 1000 km et 6 heures :

Des essais libres d'une durée minimale de TROIS HEURES seront prévues 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 plus de 6 heures :

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, conformément à l'Article 2 du présent règlement.

d) Tout pilote doit avoir réalisé un temps qui le qualifie. Si une séance d'essais nocturnes est prévue, tout pilote doit avoir couvert de nuit 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 Organisateurs 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 des 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 des voitures au départ, conformément aux prescriptions de l'Article 14b.

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 dans les stands et sur la piste ainsi que les dispositions de sécurité seront les mêmes que durant la course.

ARTICLE 12 / RÉUNION D'INFORMATION - SÉCURITÉ

- a) La réunion d'information 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 la réunion d'information.
- c) Les concurrents concernés seront tenus pour responsables si l'un ou plusieurs de leurs pilotes n'assistait pas à la réunion d'information. Tout pilote qui n'assistera pas à la réunion d'information sera passible d'une amende.

ARTICLE 13 / DISCIPLINE GÉNÉRALE DE SÉCURITÉ

- a) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours des essais et de la course.
- b) Dans le cas où un conducteur se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture 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) Toute réparation en dehors des stands doit être effectuée par le pilote seul à l'aide des outils et pièces éventuellement transportés dans la voiture.
- d) Tout ravitaillement en dehors des stands est interdit.
- e) A l'exception du conducteur - et dans des cas exceptionnels des officiels compétents (voir Articles 13b et 15f) - personne n'est autorisé à toucher une voiture immobilisée.
- f) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée.
- 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 mis en route à l'aide du démarreur.
- 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 14 / GRILLE DE DÉPART

- 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 un temps identique, 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 est celle prévue à l'Article 11j.

ARTICLE 15 / DÉPART

Le départ sera donné lancé au moyen des 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 des voitures devant la sortie des stands, après que le départ ait été donné. La fermeture de la sortie des stands sera signalée par un avertissement sonore 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 s 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. Il est interdit de faire démarrer une voiture en la poussant.

d) *Panneau 30 s.*

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 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.

DÉPART RETARDÉ

Si, au cours de la procédure de départ, la piste devient soudainement inutilisable, un panneau DÉPART RETARDÉ - 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 16 / 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 les textes administratifs en vigueur dans le pays organisateur.

ARTICLE 17 / ZONE DE DÉCÉLÉRATION

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

ARTICLE 18 / RAVITAILLEMENTS

a) Le système de ravitaillement est spécifié dans le Règlement Particulier, Chapitre 1^{er}. 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 zone des stands ; ce réservoir sera relié par un flexible à l'accoupler, le réservoir de la voiture devant être équipé d'un "overflow" ;

– soit des bidons NASCAR conformes à la Réglementation technique américaine en vigueur.

- 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 (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 19 / ARRETS AUX STANDS - RÉPARATIONS

- 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.
- c) Après chaque arrêt de la voiture, les mécaniciens doivent débarrasser le sol de tout ce qui pourrait avoir été déposé devant les stands.
- 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, sous peine de sanctions.
- 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) L'éventuel stockage d'essence de réserve dans les stands doit être conforme et prévu au Chapitre 1^{er} du Règlement Particulier de l'épreuve et aux lois du pays organisateur.
- i) Tout arrêt aux stands doit obligatoirement entraîner l'arrêt du moteur (sauf cas prévu à l'Article 18e). 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 personnes étant exclue) toute opération de ravitaillement, d'entretien ou de réparation ne devra s'effectuer que devant 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 20 / 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 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 21 / DURÉE 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 conduite 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 1000 km ou dure entre 6 et 12 heures ;
le temps de repos effectif sera au total d'au moins 1/3 de l'épreuve.

ARTICLE 22 / 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 voiture(s)-pilote(s).

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 ou la durée prévues 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 atteints, la course pourra être considérée comme étant terminée.
En cas d'arrêt de la course, le classement sera établi à la fin du tour précédant l'interruption de l'épreuve.
- 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 23 / VOITURES PILOTES

- a) La Pace-Car (voiture pilote) sera mise en opération pour neutraliser la course par décision du Directeur de Course. Le plus souvent, ce sera suivant la recommandation d'un chef de poste de surveillance, à cause de l'obstruction partielle de la piste ou de l'existence d'un danger tel que les pilotes ou les secouristes qui ne sont pas suffisamment protégés par le drapeau jaune.
- b) La voiture portera les mots "Pace-Car", en caractère de taille similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera munie de trois girophares sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté et aura à son bord un observateur capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.
- c) Il n'y aura qu'une seule Pace-Car en service à la fois, sauf dans le cas d'un circuit de plus de 10 km de longueur, pour lequel la FISA pourrait autoriser d'autres Pace-Cars, stationnés à equi-distances autour du circuit.
- d) Sur l'ordre du Directeur de Course, tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes immobiles et la Pace-Car, girophares allumés, pénétrera immédiatement sur la piste, quelle que soit la position de la voiture en tête de la course. Toutes les voitures en course se rangeront en file derrière la Pace-Car, roulant à sa vitesse ; tout dépassement est interdit, à moins qu'une voiture soit invitée à doubler par un signal de la Pace-Car.
Le poste de surveillance qui précède immédiatement le(s) secteur(s) occupé(s) par la Pace-Car et les voitures qui la suivent, déploiera le drapeau blanc (le drapeau jaune agité sera réservé pour signaler de nouveaux incidents).
- e) Pendant l'intervention de la Pace-Car, les voitures en course pourront s'arrêter à leur stand, mais ne pourront rejoindre la piste qu'immédiatement après le passage devant la sortie des stands de la dernière voiture dans la file.
- f) La Pace-Car restera en action au-moins jusqu'à ce que toutes les voitures soient alignées derrière elle.
- g) Quand le Directeur de Course la rappelle, la Pace-Car bouclera d'abord un tour complet. Avec girophares éteints, ce sera le signal aux postes de surveillance de retirer les drapeaux. Les dépassements restent interdits, jusqu'au moment où la Pace-Car, par le fait de quitter la piste pour reprendre sa position, signale que la course a repris. Cette opération nécessitera une synchronisation dans le cas de plusieurs Pace-Cars.
- h) Chaque tour couvert pendant l'intervention de la Pace-Car sera considéré comme un tour de la course.
- i) Le Règlement concernant l'utilisation des Pace-Cars doit figurer dans le règlement de l'épreuve.

ARTICLE 24 / ARRIVÉE

- 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.

ARTICLE 25 / PARC FERMÉ

Toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites sous la surveillance des Commissaires dans un Parc Fermé où elles demeureront une heure encore 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 26 / 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 sont classées compte tenu du nombre de tours couverts et de l'ordre dans lequel elles ont franchi 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 la 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 2^{ème} tour et 75 % de la distance ou de la durée prescrite, et qu'un nouveau départ a été donné (voir Article 22/2), 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 27 / 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 1 ^{ère} place	: 20 points	A la 6 ^{ème} place	: 6 points
A la 2 ^{ème} place	: 15 points	A la 7 ^{ème} place	: 4 points
A la 3 ^{ème} place	: 12 points	A la 8 ^{ème} place	: 3 points
A la 4 ^{ème} place	: 10 points	A la 9 ^{ème} place	: 2 points
A la 5 ^{ème} place	: 8 points	A la 10 ^{ème} place	: 1 point

A partir de la 11^{ème} 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 26/2.

— en fonction des catégories et classes :

des points supplémentaires seront attribués conformément au tableau figurant en Annexe A.

Si l'arrêt de la course intervient avant que 20 % de la durée ou de la distance prévues 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 28 / REMISE DES PRIX ET CONFÉRENCE DE PRESSE

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 les hymnes nationaux du Concurrent classé premier et des pilotes vainqueurs seront exécutés.

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 29 / REGLEMENT

Les présents 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.

ARTICLE 30 / 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.

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

ARTICLE 31 / 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 34 ci-dessous, et sauf si la FISA en décide autrement.

ARTICLE 32 / 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 le Règlement Particulier ne se substituent pas, mais viennent s'ajouter aux pénalités prévues par le Code Sportif International.

ARTICLE 33 / PÉNALITÉS - 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 des 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 34 / RÉCLAMATIONS ET APPELS

- a) Les réclamations devront être faites obligatoirement par écrit et remises entre les mains du Directeur de Course ou, en cas d'impossibilité des Commissaires Sportifs, 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 35 / OFFICIELS

Les principaux officiels de l'épreuve sont indiqués au Chapitre 1^{er} du présent Règlement Particulier.

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

L'Inspecteur de l'épreuve devra être obligatoirement d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation.

ARTICLE 36 / DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

- a) Les épreuves qualificatives du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE bénéficieront du prestige attaché à 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) Le programme devra obligatoirement mentionner 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 cérémonial (présentation des voitures et des pilotes, etc.). L'arrivée d'une éventuelle course d'encadrement ne doit pas être trop proche du départ de l'épreuve principale.
- 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 3^{èmes}, 2^{èmes} et les vainqueurs de l'épreuve monteront dans l'ordre ;
 - L'hymne national sera joué et le drapeau national sera hissé ;
 - une coupe sera remise aux pilotes.

ARTICLE 37 / FONDS DE PRIX

- a) L'organisateur d'une épreuve de CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE est tenu de verser 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 en cours.

Cette somme de 10 000 dollars US sera garantie par l'ASN du Club Organisateur de l'épreuve comptant pour le Championnat lors de son inscription au calendrier.

En cas d'annulation d'une épreuve du Championnat, les sommes versées ne seront pas remboursées et les sommes impayées seront néanmoins exigées, sauf cas de force majeure reconnu par la FISA.

ANNEXE A

RÉPARTITION DES VOITURES PAR CATÉGORIES ET CLASSES

Catégorie I : Groupe C
 Groupe 5 plus de 2 000 cc
 IMSA GTX plus de 2 000 cc

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)

Groupe 3 plus de 2 000 cc
Catégorie IV : Groupe B moins de 2 000 cc
 Groupe 4 moins de 2 000 cc
 Groupe 2 moins de 2 000 cc
 Groupe 3 moins de 2 000 cc

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

ATTRIBUTION DU FONDS DE PRIX

A la fin de la saison sportive internationale le total du Fonds de prix sera attribué aux 10 pilotes ayant marqué le plus grand nombre de points dans le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE POUR PILOTES selon le pourcentage suivant :

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

ARTICLE 35 / DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Classement	Catégorie I	Catégorie II	Catégorie III	Catégorie IV
1	30	21	17	14
2	18	18	17	14
3	12	13	14	14
4	10	11	12	13
5	8	10	10	11
6	6	8	8	9
7	4	6	6	7
8	3	4	4	5
9	2	3	3	4
10	1	2	2	3

ARTICLE 37 / LE PRIX

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

FIA 1982 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS AND FOR DRIVERS

ARTICLE 1 / GENERAL CONDITIONS

- 1A** / The FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP is made up of ONE TITLE for the MANUFACTURERS and one TITLE for the DRIVERS.
- 1B** / 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.
- 1C** / The list of qualifying races for the WORLD ENDURANCE 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.
- 1D** / All the concerned parties :
ASNS, Associations, Officials, Promoters, Organisers, Manufacturers, Competitors and Drivers may only participate in the FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP on the condition that they respect all the texts and documents which govern it.
- 1E** / 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.
● The supplementary and standard regulations of the events (chapters 1 and 2).
- 1F** / 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.
- 1G** / Neither the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP nor one of its qualifying events may include in its title the name of an automobile Make.
The WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP may have in its sub-title the name of a sponsor provided that this is not an Automobile Make, in pursuance to Chapter XVI of the International Sporting Code.
- 1H** / 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.
- 1I** / Only the FISA has the authority to grant waivers from the present common Regulations, technical regulations and supplementary regulations (Standard Regulations Chapters 1 and 2).

(ORGANISER)

(NAME OF EVENT)

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

The present Supplementary Regulations are completed by Chapter 2 represented by the **Standard Regulations** of the World Endurance Championship.

CHAPTER 1

SPECIFIC INFORMATIONS FOR THE EVENT

NATIONAL SPORTING AUTHORITY

ORGANISER

ADDRESSES

a) Telephone

b) Telex

DATE AND PLACE OF THE EVENT

ENTRIES (Opening date)

(Closing date)

CIRCUIT

a) (Length)

b) (Direction of the Race)

c) (Distance or duration of the event)

NUMBER OF CARS ADMITTED

a) To practice

b) To the event

START (Time of start)

SCRUTINEERING (Place where effected)

FUEL (Place where available and refuelling system)

CHECKING (Place)

BRIEFING (Place and time)

WINNER'S PRESS CONFERENCE (Place)

OFFICIAL NOTICE BOARD (Place)

ARTICLE 1 / DEFINITION OF THE EVENT

Since this event counts towards the FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP and leads to the awarding of points for the titles of WORLD ENDURANCE CHAMPION FOR MANUFACTURERS and WORLD ENDURANCE CHAMPION FOR DRIVERS, it has the status of full international event.

ARTICLE 2 / ORGANISATION

The event shall be organised within the framework of the FIA Sporting Code Prescriptions in compliance with the Sporting Regulations of the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP, the Standard Regulations for events and the Technical Regulations.

All the entrants undertake to respect these texts by the very fact of their entry in the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP or by their participation in the event in question.

LIST OF THE MAIN OFFICIALS OF THE MEETING

STEWARDS OF THE MEETING

1) International

— Events of 800 km - 1000 km - 6 hours

..... approved by the FISA

..... approved by the FISA

— Events of more than 6 hours

..... approved by the FISA

..... approved by the FISA

..... approved by the FISA

2) National

— Events 800 km - 1000 km - 6 hours

..... nominated by the ASN

..... nominated by the ASN

..... nominated by the ASN

— Events of more than 6 hours

..... nominated by the ASN

..... nominated by the ASN

..... nominated by the ASN

..... nominated by the ASN

CLERK OF THE COURSE

..... appointed by the ASN

ASSISTANT 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 FOR THE EVENT

..... appointed by the FISA

HEAD OF PRESS-RADIO-TU-DEPARTMENT

HEAD OF TIME-KEEPING DEPARTMENT

PRIZES AND AWARDS

(Prizes in cash)

a) Specification

b) Method of payment

(Special prizes)

PROGRAMME

CHECKING AND SCRUTINEERING

(Date and time)

UNOFFICIAL PRACTICE

(Date and time)

OFFICIAL PRACTICE

(Date and time)

ORGANISOR'S COMMITTEE

ASN VISA N°

FISA VISA N°

DATE AND PLACE OF THE EVENT

ENTRIES

.....

.....

.....

.....

.....

NUMBER OF CARS ADMITTED

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

CLERK OF THE COURSE

ASSISTANT CLERK OF THE COURSE

SECRETARY OF THE MEETING

CHIEF SCRUTINEER

ASN PHYSICIAN

FISA INSPECTOR FOR THE EVENT

1982 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

CHAPTER 2

STANDARD REGULATIONS FOR EVENTS

ARTICLE 1 / ELIGIBLE CARS

- a) The events are open to Group C and B cars of Appendix J of the INTERNATIONAL SPORTING CODE.
- b) 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 and GTX.

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.

That is to say :

- Maximum total fuel quantity allowed on board : 100 L
- Number of refuelling stops authorized during the race :
 - 4 for 800 km
 - 5 for 6 hours or 1000 km
 - 12 for 12 hours
 - 25 for 24 hours
- Refuelling fuel-rate : 50 L/mn, etc.
- Moreover, Group B cars must also respect the above Group C consumption Regulations.

The number of cars authorized to start and to participate in the practices shall be specified in the Supplementary Regulations of the event.

- c) The use of distinguishing national colours is not compulsory, as stipulated in Appendix 1 of the Code.
- d) Advertising on cars is authorized within the limits set by the National Sporting authority of the Organizer. It shall not be contrary to the interests of the entrant or the team.
- e) 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.
- f) The race numbers shall appear on each car.
- g) Cars of Group C will have a separate, preferential numbering system ; the first numbers shall be reserved for these cars.
- h) For races which are run partly at night, the side numbers should be adequately illuminated.

ARTICLE 2 / CHANGE 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 Article 10 of the present Regulations.

ARTICLE 3 / FUEL

- a) The only fuel authorized for alternative piston engines is petroleum with the following characteristics :
 - 102 RON maximum, the measurement being made according to the standard ASTN D 2699 the fuel being accepted or rejected according to ASTM D 3244 with a confidence limit of 95 %.

In countries where fuel suitable for the engines used 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 different fuel which will then be supplied by the organizers and must be used by all competitors. (The entrants may be issued with the formula of the fuel composition).

- b) As a combusive, only air may be mixed with the fuel.

ARTICLE 4 / ENTRIES

The closing date for entries, may not be later than two weeks preceding the date scheduled for the race.

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.

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 used for the awarding of the 1981 titles shall be taken into consideration.

ARTICLE 5 / TEAMS

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

ARTICLE 6 / 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 Article 70 of the Sporting Code.
- d) The drivers are obliged to present their international Medical Certificate.

ARTICLE 7 / RESPONSIBILITIES OF THE ENTRANTS AND THE DRIVERS

- a) The entrant will be above all responsible for ensuring that all the persons involved in his entry respect all the laws and regulations.
If a entrant is unable to attend an event in person, he will designate a representative in writing.
- b) The entrant 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 entrant, 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 8 / INSURANCE

- a) 30 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.

The Recognition of drivers as "third parties" among themselves during an event shall be contingent on the national legislation governing insurance.

CHECKING

ARTICLE 9 / SPORTING 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 practice and in the race.

ARTICLE 10 / SCRUTINEERING

- a) Preliminary scrutineering of the car may be carried out independently of 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.

ARTICLE 11 / PRACTICE - QUALIFICATIONS

a) For the events of the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

- of 800 km - 1000 km and 6 hours :

Untimed practice lasting a minimum of THREE HOURS the day preceding official timed practice shall be scheduled.

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.

- lasting more than 6 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 schedule 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 in conformity with Article 2 of these Regulations.

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 at night.

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 cars at the start, in accordance with the prescriptions of Article 14b.

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,
- they are judged capable of meeting the qualification minima,
- 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 12 / BRIEFING - SAFETY

- a) A briefing will take place at least one hour before the start of the race in the place indicated.
- b) The team managers are invited to participate in this briefing.
- c) The entrants concerned shall be 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 13 / 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 outside the pits must be carried out by the driver alone using tools and parts which may be transported in his car.
- d) All refuelling outside the pits is forbidden.
- e) With the exception of the driver - and in exceptional cases, of competent officials (see Articles 13b and 15f), No one is authorized to touch a stationary car.
- f) It is forbidden to push a car along the track or to push it across the finish line.
- 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.
- 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 14 / 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 an identical time, 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 is that provided for under Article 11j.

ARTICLE 15 / 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 all the cars have passed the pit exit after the start has been given. The closing of the pit exit shall be signalled by a sound warning when 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. It is forbidden to push a car in order to start it.

d) *30 sec. board.*

Upon the showing of the latter a green flag will be shown in front of the 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 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 DÉPART RETARDÉ - START DELAYED board shall shown at the starting line ; the starting procedure shall then be resumed from the 5 MINUTES boards as soon as conditions allow.

ARTICLE 16 / 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 administrative texts in force in the organising country.

ARTICLE 17 / 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 18 / REFUELLING

a) The refuelling system is specified in the Supplementary Regulations, Chapter 1, 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 coupling and the tank of the car must be equipped with an overflow ;

— or NASCAR cans complying with the American technical Regulations currently in force.

- 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 (number of laps).
- d) Refuelling may be effected in the pits only.
- e) The national legislation, which governs the event, shall determine whether or not the engine must be switched off during refuelling stops.
- f) 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 19 / 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.
- c) After each stop of the cars, the mechanics must clear the ground of anything which may have been laid down in front of the pits.
- 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 under pain of sanctions.
- 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 Chapter 1 of the event and with the laws of the organising country.
- i) The engine must be switched off for any stop in the pits (except in the case laid down in Article 18e). 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 but 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.
If the driver remains on board the car, he shall not counted as one of the four persons, provided that he does not act as a mechanic.

ARTICLE 20 / 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 WORLD ENDURANCE CHAMPION.

ARTICLE 21 / 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 1000 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 22 / 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 or the duration 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 is covered or duration has elapsed, the race may be considered as having been terminated.
Should the race be stopped, the results shall be determined at the end of the lap preceding the interruption of the event.
- 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 23 / PACE-CARS

- a) The Pace-Car will be brought into operation to neutralize a race on the decision of the Clerk of the Course. This will usually be on the recommendation of an observation post chief, following the partial blocking of the track or a situation in which rescue workers or race drivers are being subjected to such danger that the yellow flag is not sufficient protection.
- b) The car must be marked "Pace-Car" in the same size letters as race numbers, on the rear and sides. It must have three revolving lights on the roof. Driven by an experienced circuit driver, it will carry an observer capable of recognizing all the competing cars, who is in permanent radio contact with race control.
- c) There will be only one Pace-Car in operation at a time, except for circuits of over 10 km length where others positioned at equi-distant points around the circuit, may be authorized by the FISA.
- d) When the order is given by the Clerk of the Course, all observers' posts will display immobile yellow flags and the Pace-Car with its three lights flashing will immediately join the track regardless of the position of the race leader. All the competing cars will line up behind the Pace-Car maintaining the same speed as it ; all overtaking is forbidden, unless a competing car is signalled to do so from the Pace-Car.

The observer's post immediately preceding the sector(s) occupied by the Pace-Car and the cars following it will display the white flag (the waved yellow flag will be reserved for any new incidents).

- e) While the Pace-Car is in service, competing cars may stop at their pits, but may only rejoin the track immediately after the last car in the queue behind the Pace-Car has passed the pit-exit. They will take up position as the last in the queue.
- f) The Pace-Car will remain in action for at least as long as it takes for all the competing cars to line up behind it.
- g) When it is called in by the Clerk of the Course, the Pace-Car will first complete a full lap with the three revolving lights extinguished, which will be the signal for the observers' posts to withdraw their flags. Overtaking will remain forbidden, until the Pace-Car signals the resumption of racing by pulling off the track and taking up its position again. This will require synchronisation in the case of more than one Pace-Car.
- h) Each lap while the Pace-Car is in service will be counted as a race lap.
- i) The regulations concerning the use of Pace-Cars must figure in the regulations of the event.

ARTICLE 24 / 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.

ARTICLE 25 / PARC FERMÉ

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 for 1 hour 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 26 / 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 have crossed 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. 22.2) 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 a WORLD ENDURANCE 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 27 / AWARDING OF POINTS

1) MANUFACTURERS' TITLE

- a) The title of WORLD ENDURANCE 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 on shall be taken into account.
- d) The following scale must be applied :

For 1st place	: 20 points	For 6th place	: 6 points
For 2nd place	: 15 points	For 7th place	: 4 points
For 3rd place	: 12 points	For 8th place	: 3 points
For 4th place	: 10 points	For 9th place	: 2 points
For 5th place	: 8 points	For 10th place	: 1 point
From 11th place	: 0 point.		
- 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 **WORLD ENDURANCE 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 **WORLD ENDURANCE 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
To the drivers of the car graded 2nd	:	15 points
To the drivers of the car graded 3rd	:	12 points
To the drivers of the car graded 4th	:	10 points
To the drivers of the car graded 5th	:	8 points
To the drivers of the car graded 6th	:	6 points
To the drivers of the car graded 7th	:	4 points
To the drivers of the car graded 8th	:	3 points
To the drivers of the car graded 9th	:	2 points
To the drivers of the car graded 10th	:	1 point

as far as the drivers have fulfilled the conditions stipulated under Article 26/2.

— in accordance with the categories and classes additional points shall be awarded in conformity with the Appendix A.

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 28 / PRIZE GIVING AND PRESS CONFERENCE

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 rostrum.

During this ceremony, the national anthems of the winning drivers shall be played.

After the rostrum ceremony the winning drivers must report as quickly as possible to the place reserved for the International Press Conference.

APPLICATION OF THE REGULATIONS

ARTICLE 29 / REGULATIONS

The present 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.

ARTICLE 30 / 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 31 / 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 34. below is exercised, and unless the FISA decides otherwise.

ARTICLE 32 / 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 the Supplementary Regulations are not substitutes, but are supplements to the penalties prescribed by the International Sporting Code.

ARTICLE 33 / 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 of 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 34 / PROTESTS AND APPEALS

- a) Protests must be lodged in writing and handed to the Clerk of the Course or if he is not available to the Stewards of the Meeting, 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 35 / OFFICIALS

The principle officials of the event are indicated in Chapter 1 of these Supplementary Regulations.

The main role of the FISA Inspector 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.

ARTICLE 36 / PROTOCOL PROVISIONS

- a) The qualifying races for the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIPS shall benefit from the prestige attached to 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 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP, 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.). The finish of any side race must not be scheduled 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 rostrum, 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 37 / PRIZE FUND

- a) The organiser of an event counting towards the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP is obliged to pay 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 current year.

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 2 000 cc IMSA GTX more than 2 000 cc
Category II	:	Group B more than 2 000 cc Group 6 less than 2 000 cc Group 5/75 less than 2 000 cc Group 5 less than 2 000 cc Group 4 more than 2 000 cc IMSA GT more than 2 500 cc (GT0)
Category III	:	Group 2 more than 2 000 cc IMSA GT less than 2 500 cc (GTU) Group 3 more than 2 000 cc
Category IV	:	Group B less than 2 000 cc Group 4 less than 2 000 cc Group 2 less than 2 000 cc Group 3 less than 2 000 cc

SCALE OF POINTS (WORLD ENDURANCE 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 PRIZE FUND

At the end of the international sporting season, the total prize fund shall be awarded to the drivers having obtained the greatest number of points in the WORLD ENDURANCE 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 %

INFORMATIONS SÉCURITÉ

SAFETY INFORMATION

REGLEMENT PACE-CAR

A partir du 1er janvier 1982, l'utilisation des Pace-Cars est admise, uniquement dans les épreuves internationales de plus de 3 heures de durée.

Leur mise en opération sera faite selon les règlements FISA, qui figurent à l'Article 23 du Règlement Sportif du Championnat du Monde d'Endurance, publié dans ce Bulletin.

PACE-CAR RULE

From 1st January 1982, Pace-Cars may be used in international events, of over 3 hours, duration only ; their operation will be governed by the FISA rules which appear in Article 23 of the Sporting Regulations for the World Endurance Championship, in this Bulletin.

NORMES POUR CASQUES

En référence à l'Article 1, Chapitre 3 de l'Annexe L du Code Sportif International, la FISA a approuvé les normes suivantes pour casques ; à partir du 1er janvier 1982 seuls les casques ayant répondu à l'une de ces normes seront acceptés pour l'utilisation dans les épreuves internationales sur circuits, courses de côtes ou étapes de classement des Rallyes :

CRASH HELMET STANDARDS

With reference to Article 1, Chapter 3 of Appendix L to the International Sporting Code, the following crash helmet standards have been approved by the FIA and only those helmets complying with one of them will be accepted for use in International circuit events, hill-climbs and rally special stages from 1st January 1982.

AFNOR Competition S.72.302	(France)	AFNOR Competition S.72.302.	(France)
AFNOR Competition S.72.303	(France)	AFNOR Competition S.72.303	(France)
SIS 88.24.32	(Suède)	SIS 88.24.32	(Sweden)
DS 2124.1	(Danemark)	DS 2124.1	(Denmark)
SFS 3653	(Finlande)	SFS 3653	(Finland)
— DIN 4848 ONS/OMK	(F.R.A.)	DIN 4848 ONS/OMK	(W. Germany)
Snell Foundation 1975	(U.S.A.)	Snell Foundation 1975	(U.S.A.)
— Snell Foundation 1980	(U.S.A.)	Snell Foundation 1980	(U.S.A.)
— British Standards Institution BSI 2495 1977	(Grande- Bretagne)	British Standards Institution BSI 2495 1977	(Great Britain)

LISTE DES PILOTES DE 2ème PRIORITE POUR 1982 (Liste B)

1982 2nd SEEDED RALLY DRIVERS LIST (B List)

ALLEMAGNE FÉDÉRALE WEST GERMANY	:	Ajouter/Add Klaus Fritzingner
AFRIQUE DU SUD SOUTH AFRICA	:	S. Van der Merwe H. Grobler E. Saunders
AUTRICHE AUSTRIA	:	A. Stigler est remplacé par Franz Wittmann A. Stigler is replaced by Franz Wittman
FRANCE	:	Ajouter/Add Jean-Claude Lefevre
COTE D'IVOIRE IVORY COAST	:	Samir Assef Michel Mitri Eugène Salim
FINLANDE FILAND	:	Autero Laine Lasse Lampi Timo Makinen
GRANDE BRETAGNE GREAT BRITAIN	:	R. Clark est remplacé par Malcom Wilson R. Clark is replaced by Macom Wilson
GRECE	:	P. Moschoutis "laveris" "Leonidas"
ITALIE ITALY	:	Antonio Tognana "Lucki" (Batistolli Luigi) Frederico Ormezzano Andrea Zanussi Fabrizio Tabaton
KENYA	:	Ajouter/Add Johnny Hellier
OMAN	:	Tony Georgiou Suleiman Kharusi Hamoud al Saïd
POLOGNE POLAND	:	Blarej Krupa Maciej Stawowiak Marian Bublewicz
SUEDE SWEDEN	:	Bjoern "Nalle" Johansson Ola Stroemberg Inguar Carlsson
TURQUIE TURKEY	:	Hasan Kalayci Mehmet Berkel Azmi Avcioglu
URSS USSR	:	V. Soots est remplacé par Ohu Keiki V. Soots is replaced by Ohu Keiki
ZAIRE	:	Christian Cattiaux Oscar Da Rocha Claude Dassonville
YUGOSLAVIE YUGOSLAVIA	:	Ales Pusnik Brane Kuzmic Borko Skuric
à rajouter également sur la liste B	:	D. Mavropoulos (GB)
also to be addea on the B List	:	D. Mavropoulos (GB)

CHAMPIONNAT DES RALLYES D'AMERIQUE DU SUD

CHAMPIONNAT DES RALLYES DU CONTINENT AFRICAIN

ART. 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Il y aura en 1982, un Championnat d'Amérique du Sud des Rallyes et un Championnat du Continent Africain des Rallyes pour conducteurs et conductrices licenciés Internationaux de toutes nationalités.

Seront applicables pour ces Championnats, toutes les prescriptions concernant les conditions d'organisation communes pour les Championnats du Monde, d'Europe, du Continent Africain et d'Amérique du Sud.

Une Coupe des Constructeurs pour chacun des deux Championnats sera organisée (même système d'attribution des points que dans le Championnat du Monde des Rallyes pour Marques).

ART. 2 - EPREUVES QUALIFICATIVES

<u>Championnat du Continent Africain</u>	Safari du Zaire (ZAI)	19/21 février
	Oman Rally (OM)	17/19 mars
	Safari Rally (EAK)	8/12 avril
	Castrol Rally (ZA)	3/ 6 juillet
	Rallye de Côte d'Ivoire (CI)	20 octobre/3 novembre
<u>Championnat d'Amérique du Sud</u>	Rallye d'Uruguay (U)	14/20 mars
	Rallye d'Equateur (EC)	21/28 mai
	Rallye d'Argentine (RA)	23/30 juillet
	Rallye du Brésil (BR)	8/15 août
	Rallye du Pérou (PER)	10/15 septembre
	Rallye du Paraguay (PY)	7/14 octobre
	Rallye du Chili (RCH)	21/27 novembre

ART. 3 - CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

Les épreuves qualificatives pour ces Championnats devront avoir une longueur minimum de 2 000 km dont au moins 1 000 de parcours commun.

Elles devront se dérouler dans un pays situé sur le Continent Africain ou en Amérique du Sud. Pour qu'une épreuve puisse compter pour les Championnats, il faut qu'elle ait été organisée au moins une fois en International dans les deux dernières années. Elle fera l'objet d'une inspection de la FISA. Au maximum deux épreuves par pays pourront compter pour ces Championnats.

ART. 4 - VOITURES ADMISES

Groupes A, B et N (pour 1982 les groupes 2 et 4 de l'ancienne Annexe J seront autorisés).

Les voitures qui ne seront pas homologuées ou qui ne seront pas conformes à la réglementation de l'Annexe J auront le droit de participer aux épreuves des Championnats d'Afrique et d'Amérique du Sud, mais elles feront l'objet

d'un classement séparé et elles ne pourront donc pas marquer des points dans ces Championnats.

Nombre minimum de partants : 25, cela concerne des voitures régulièrement homologuées, les pilotes inscrits sur les listes de priorité A et B - FISA - qui participeront pourront bénéficier de leur priorité.

ART. 5 - ATTRIBUTION DE POINTS

Une attribution de points sera faite dans chaque Rallye aux premiers conducteurs les mieux classés selon le barème ci-dessous.

Au classement général :	1er.....	20	6ème.....	6
	2ème.....	15	7ème.....	4
	3ème.....	12	8ème.....	3
	4ème.....	10	9ème.....	2
	5ème.....	8	10ème.....	1

Dans le cas où l'une des épreuves qualificatives ne pourrait se dérouler complètement pour une raison quelconque l'attribution de points se ferait sur la base du classement établi : normalement si plus de 50 % de l'épreuve a été parcouru, la moitié des points étant attribuée dans le cas contraire.

Le nombre des résultats retenus sera celui du nombre d'épreuves organisées moins une.

ART. 6 - CLASSEMENT

Le nombre minimum d'épreuves pour que ces Championnats aient lieu est fixé à 3.

Le 1er conducteur ayant marqué le plus grand nombre de points dans un de ces Championnats se verra déclaré Champion des Rallyes Africains ou Champion des Rallyes d'Amérique du Sud, respectivement.

ART. 7 - AUTRES RECOMPENSES

Une Coupe des Dames sera attribuée à la 1ère conductrice d'une équipe exclusivement féminine classée et figurant au plus mal à la 20ème place.

Une Coupe sera attribuée au 2ème conducteur ayant marqué le plus grand nombre de points dans un classement spécial établi selon le barème adopté pour les lers conducteurs.

Une Coupe sera attribuée au Constructeur qui aura obtenu le plus grand nombre de points dans un classement spécial établi selon le barème adopté pour les lers conducteurs.

AFRICAN CONTINENT RALLY CHAMPIONSHIP

SOUTH AMERICAN RALLY CHAMPIONSHIP

ART. 1 - GENERAL PRESCRIPTIONS

In 1982, there shall be an African Continent Rally Championship and a South American Rally Championship for male and female drivers of all nationalities, holding an International licence.

All the prescriptions regarding the common conditions of organisation for the World, European, African Continent and South American Championships shall be applicable to these Championships.

A Driver's Cup for each of the two Championships shall be organised (the same points system shall be applied as that used in the Rally World Championship for Makes).

ART. 2 - QUALIFYING EVENTS

<u>African Continent Championship :</u>	Safari du Zaire (ZAI)	19/21 February
	Oman Rally (OM)	17/19 March
	Safari Rally (EAK)	8/12 April
	Castrol Rally (ZA)	3/ 6 July
	Rallye de Côte d'Ivoire (CI)	29 October/3 November

<u>South American Championship :</u>	Rallye d'Uruguay (U)	14/20 March
	Rallye d'Equateur (EC)	21/28 May
	Rallye d'Argentine (RA)	23/30 July
	Rallye du Brésil (BR)	8/15 August
	Rallye du Pérou (PER)	10/15 September
	Rallye du Paraguay (PY)	7/14 October
	Rallye du Chili (RCH)	21/27 November

ART. 3 - CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

The qualifying events for these Championships shall have a minimum length of 2 000 km, at least 1 000 km of which should be common route.

They should take place in a country situated on the African Continent for the African Continent Championship, and in South America for the South American Championship. For an event to count towards the Championships, it must have been organised at least once on an International level over the past two years. It shall be the object of a FISA inspection. A maximum of two events per country may count towards these Championships.

ART. 4 - ELIGIBLE CARS

Groups A, B and N (for 1982 Groups 2 and 4 of the former Appendix J shall be authorized).

Cars which are not homologated or which are not in conformity with the Appendix

J regulations shall have the right to participate in the African and South American Championships, but they shall have a separate classification and may therefore not score points in these Championships.

Minimum number of starters : 25, this applying to regularly homologated cars ; the drivers entered on the FISA seeded Rally Driver lists A and B who participate, may benefit from their priority.

ART. 5 - AWARDING OF POINTS

Points shall be awarded in each rally to the highest graded drivers in accordance with the following scale :

In the general classification	1st.....	20	6th.....	6
	2nd.....	15	7th.....	4
	3rd.....	12	8th.....	3
	4th.....	10	9th.....	2
	5th.....	8	10th.....	1

Should one of the qualifying events not be able to be fully run for one reason or another, the points shall be awarded on the basis of the established classifications ; normally if more than 50 % of the event has been run, half of the points being awarded should this not be the case.

The number of results retained shall be that of the number of events organised minus one.

ART. 6 - CLASSIFICATION

The minimum number of events required for the Championships to take place is three.

The first driver to have scored the highest number of points in one of these Championships shall be declared African Continent Rally Champion or South American Rally Champion respectively.

ART. 7 - OTHER AWARDS

A Ladies' Cup shall be awarded to the first driver of an all-female crew, which has gained, at least, 20th position.

A cup shall be awarded to the co-driver having the highest number of points in a special classification established in accordance with the scale adopted for the first drivers.

A cup shall be awarded to the manufacturer having scored the greatest number of points in a special classification established in accordance with the scale adopted for the first drivers.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1982

1982 EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP

Le Calendrier de ce Championnat, après certains aménagements s'établit définitivement comme suit :

This Championship Calendar after certain changes is as follows :

4 avril	Draguignan Ampus	F
9 mai	Alpl	A
23 mai	Estrella	D
30 mai	Montseny	E
13 juin	Dobratsch	D
20 juin	Ecce Homo	CS
4 juillet	Trento	I
18 juillet	Ascoli Piceno	I
25 juillet	Rieti	I
8 août	Mont Dore	F
22 août	St Ursanne les Rangiers	CH
29 août	Schauinsland	D
5 septembre	Turckheim Trois Épis	F
19 septembre	Cefalu	I
3 octobre	Prades	E

ART. 3 - CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

The qualifying events for the Championship shall be held on a closed circuit of at least 1 000 km at least 1 year at an altitude of 1 000 m. A Ladies' Cup shall be awarded to the first driver of an all-female crew, which has carried out at least 100 km in a mountainous area. In the African Continental Championship, and in the European Continental Championship, the highest number of points shall be awarded to the driver who has the highest number of points in the previous year. The ASI is to be held at least once every two years. A cup shall be awarded to the manufacturer having scored the greatest number of points in a special classification established in accordance with the scale adopted for the first drivers.

ART. 4 - ELIGIBLE CARS

Groups A, B and N (of 1981) and Groups 2 and 4 of the former Appendix J shall be authorized.

Cars which are not homologated or which are not in conformity with the Appendix

INFORMATIONS OFF-ROAD

COUPES INTER-NATIONS 1982

— Les dates de ces 2 épreuves sont publiées au rubrique calendrier de ce bulletin.

CONTROLE DU BRUIT

Il est précisé que la mesure du bruit, dont la procédure a été décrite au bulletin n° 157 (mars 1981), sera fait dorénavant avec le moteur tournant à un régime de 4 500 tours/minute, et non plus au "3/4 du régime maximum".

REGLEMENT TECHNIQUE AUTOCROSS 1982

(voir bulletin n° 160, Juillet 1981)

Cage de sécurité : il est précisé que les voitures des divisions 2 et 3 pourront continuer à utiliser les cages de sécurité aux spécifications de l'Art. 4.1.n de l'Annexe M de 1981, jusqu'au 31 décembre 1983. Toutefois, le cage conforme à l'Art. 4.5.1 du règlement Groupe C est fortement recommandé et deviendra obligatoire à partir de cette date.

REGLEMENTS DES CHAMPIONNATS 1982

Championnat d'Europe des Rallycross pour Pilotes

Art 1 — En 1982, il y aura 2 Championnats FIA de Rallycross :

- un pour les Pilotes des voitures de la division 1.
- un pour les Pilotes des voitures de la division 2.

Les règlements FIA pour Rallycross seront intégralement respectés pour ces Championnats, de même les Prescriptions Générales, à l'exception des Articles 8 et 11.

Art 2 — Voitures admises

Seules seront admises les voitures fermées, non décapotables qui satisfont aux Règlements FIA pour Rallycross.

Il y aura deux divisions :

- 1: Groupe A (1982).
- 2: Voitures Spéciales Rallycross (Groupe 5 Rallycross 1981, divisions 1 et 2 confondues).

Les voitures de divisions différentes courront à part, mais il n'y aura aucune classe de cylindrée à l'intérieur des divisions.

Art 3 — Caractéristiques des épreuves

Les épreuves se dérouleront sur des circuits conformes aux spécifications prévues à l'Article 2 des règlements FIA pour Rallycross.

Le nombre de tours de chaque manche sera calculé en fonction de la longueur du circuit. La distance totale ne sera pas inférieure à 3 000 m, ni supérieure à 6 000 m.

Art 4 — Classement et récompenses

Les points seront attribués à chaque épreuve selon l'Art. 10b) des Prescriptions Générales, dans chacune des deux divisions.

Les pilotes qui auront totalisé, à la fin de l'année, le plus grand nombre de points dans chacune des deux divisions, en conformité avec les Articles 10 b) et 15 des Prescriptions Générales, seront déclarés Champion d'Europe des Rallycross de la Division 1 et Champion d'Europe des Rallycross de la Division 2 respectivement. Un pilote ne peut pas cumuler des points obtenus dans les deux divisions.

Il n'y aura qu'une seule épreuve par pays et tous les résultats obtenus dans une même division seront inclus dans le calcul du total d'un pilote.

Le système de classement à utiliser pour chaque épreuve qualificative sera le suivant :

Il y aura 3 manches qualificatives, avec un maximum de 6 voitures dans chaque série (voir l'Art. 2 a du règlement FIA de Rallycross). Chaque pilote doit participer à la 1ère manche et à au moins une des 2 autres manches. A la 1ère manche, le procédé de composition des grilles de

départ sera laissé au choix de l'organisateur, mais restera sujet à l'approbation de son ASN.

Toutes les manches de qualification seront chronométrées et après le déroulement des manches, le pilote le plus rapide de chaque manche se verra attribuer un point, l'auteur de 2ème temps aura 2 points, et ainsi de suite. Le pilote ayant totalisé le moins de points dans 2 manches qualificatives occupera la pôle-position de la finale A; le pilote ayant le 2ème plus petit nombre de points occupera la 2ème position sur la grille de la finale A, et ainsi de suite.

Dans les 2 divisions il y aura 3 finales de 6 voitures chacune. Les 5 meilleures pilotes, ayant gagnés le moins de points dans les manches qualificatives prennent place directement dans la finale A. Les pilotes de la 6ème à la 10ème places prennent place dans la finale B. Les 11 au 16ème pilotes participent à la finale C. Le vainqueur de la finale C participe à la finale B, et le vainqueur de la finale B participe à la finale A.

Lorsque deux voitures ont établi le même total de points pour les finales, la voiture ayant établi le meilleur temps lors de la qualification passera en finale.

Le chronométrage sera précis au dixième de seconde.

Art 5 — Prescriptions supplémentaires

Inscriptions : Dans chaque division, 15 partants au minimum participeront à la première manche qualificative de chaque épreuve. Si moins de 15 partants prennent le départ dans une division, seulement la moitié des points sera attribuée, et il n'y aura qu'une seule finale; les pilotes non-finalistes se verront attribuer des (1/2) points sur la base des manches de qualification.

Aucun point ne sera attribué si le total des partants dans l'épreuve est en dessous de 30.

L'acceptation des inscriptions sera déterminée par l'organisateur de l'épreuve, mais priorité sera donnée aux 20 pilotes les mieux placés dans le classement provisoire du Championnat.

Une voiture ne pourra pas être conduite par plus d'un pilote et aucun pilote ne sera autorisé à conduire plus d'une voiture dans une même épreuve.

Toute séance d'essais qui aura lieu le jour précédant une épreuve, sur le même circuit, figurera au règlement particulier et sera sujette aux mêmes conditions de sécurité etc.

Grille de départ : Uniquement pour les deux finales, les voitures seront disposées 2 par 2 sur la grille. Il y aura 1 m. entre les premières et deuxièmes lignes et entre les deuxièmes et troisièmes lignes. Le Pilote ayant réalisé le meilleur temps de qualification choisira la pôle position et l'auteur du deuxième temps sera sur la même ligne. Les autres lignes seront décalées.

La largeur minimale de l'aire de départ sera de 12 m.50 et cette largeur sera maintenue jusqu'au delà du premier virage.

En cas d'accident : Si deux voitures qui sont impliquées dans le même accident ne peuvent pas continuer la course, les deux voitures devraient être classées ex æquo.

NB : Les organisateurs doivent fournir une surveillance très vigilante des circuits afin d'empêcher que le concurrent qui occasionne volontairement un accident ne soit pas avantage.

Art 6 — Epreuves qualificatives (10)

Leruring (A) — 28 mars	Maasmechelen (B) — 15 août
Ring Knutstorp (S) — 16 mai	Valkenswaard (NL) — 22 août
Hämeenlinna (SF) — 23 mai	Lyngaas (N) — 5 sept.
Marville (F) — 27 juin	Lydden (GB) — 25 sept.
Ring Djursland (DK) — 18 juil.	Estering (D) — 3 oct.

Championnat d'Europe pour Pilote d'Autocross

Art 1 — Il y aura en 1982 un Championnat d'Europe réservé aux pilotes d'Autocross, pour chacune des trois divisions de voitures admises.

Les prescriptions générales seront intégralement respectées pour ces Coupes ainsi que les Règlements de la FIA pour Autocross (Annexe M). Le Règlement Particulier de chaque épreuve sera conforme au règlement standard publié au Bulletin Sportif n° 147 (mai 1980).

Art 2 — Voitures admises

Il y aura trois divisions :

- 1: Groupe A
- 2: Voitures Spéciales Autocross
- 3: Groupes 1 à 5 (division 1 de 1981).

Pour les voitures conformes aux Spécifications des Règlements Internationaux pour Autocross publiés par la FIA.

Art 3 — Organisation des épreuves

Il n'y aura pas plus de douze (12) épreuves comptant pour le Championnat d'Europe des Conducteurs d'Autocross.

Chaque pays pourra demander l'inscription de 3 épreuves mais ce n'est que lorsque moins de 12 pays auront demandé l'inscription d'une épreuve que certains pays s'en verront attribuer 3. Toutefois, le nombre des épreuves qualificatives ne devra excéder 12, et le nombre des épreuves organisées sur un même circuit ne devra jamais excéder 2.

Les épreuves se dérouleront sur des circuits conformes aux spécifications de l'Article 3 des règlements de la FIA pour Autocross.

Le nombre de tours dans chaque manche sera fonction de la longueur du circuit. La longueur totale ne sera pas inférieure à 2 000 mètres.

- Les trois divisions courront séparément.
- Les essais seront obligatoires : au moins 5 tours, 4 voitures en piste en même temps.
- Le classement sera basé sur le tour le plus rapide de chaque pilote.
- Les grilles de départ des premières manches seront composées selon les temps des essais. Au cas où le nombre d'engagés dépasserait 32, les 32 voitures pour les premières manches seront sélectionnées par des manches qualificatives ou selon les temps des essais.

— Un maximum de 8 voitures pourra être autorisé à prendre le départ simultanément en formation 3-2-3.

— L'organisation sera basée sur l'exemple donné à l'Annuaire du Sport Automobile 1981, page (orange) 99, qui expose les manches, demi-finales et finales dans le cas ou 32 voitures se qualifient des essais et lorsque les départs sont donnés avec 8 voitures. Les nombres indiquent les temps enregistrés lors des essais dans le cas des premières manches, et les places dans les manches précédentes dans le cas des demi-finales et des finales.

Art 4 — Classements et récompenses

Les pilotes qui auront totalisé, à la fin de l'année le plus grand nombre de points dans chacune des trois divisions, en conformité avec les Articles 10b), 11 et 15 des Prescriptions Générales, seront déclarés Vainqueur du Championnat d'Europe pour Pilote d'Autocross, Divisions 1, 2 et 3 respectivement.

Art 5 — Prescriptions supplémentaires

a) Inscriptions

Aucun point ne sera attribué dans une épreuve qualificative si le nombre de partants est inférieur à 30. Seulement la moitié des points seront attribués dans une division si le nombre des voitures au départ d'une épreuve est inférieur à 12.

L'acceptation ou le refus des inscriptions sera déterminé par l'organisateur de l'épreuve, mais priorité sera donnée aux 20 pilotes les mieux placés dans le classement provisoire du Championnat. Une voiture ne pourra pas être conduite par plus d'un pilote et aucun pilote ne sera autorisé à conduire plus d'une voiture dans une même épreuve.

b) Circuits

Une zone de départ séparée, d'une largeur de 12 m. est recommandée. S'il s'avère nécessaire d'arroser la piste ceci devrait être fait la veille de l'épreuve en utilisant un mélange pour fixer la poussière, ou après les essais mais non pas entre les manches.

c) Essais libres

Toute séance d'essais qui aura lieu le jour précédant une épreuve, sur le même circuit, figurera au règlement particulier et sera sujette aux mêmes conditions de sécurité, etc.

Art 6 — Epreuves qualificatives (11) :

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------|
| Gerona - Les Planes (E) — 21 mars | Birkenring Hoop (D) — 8 août |
| Schluchtern (D) — 11 aug | Hollenburg (A) — 22 août |
| Nordring (A) — 18 dvr | Maggiore (I) — 5 sept |
| Homolka (CS) — 9 mai | Bordano (I) — 26 sept |
| Lombardore (I) — 23 mai | Brno (CS) — 10 oct |
| Möln (D) — 6 juin | |

OFF-ROAD INFORMATION

INTER-NATIONS CUPS 1982

The dates of three 2 events are published in the calendar Section of this bulletin.

NOISE MEASUREMENT

It should be noted that the measurement of noise, for which the method was described in bulletin no. 157 (March 1981), must in future be made with the engine running at 4 500 R.P.M., and not at "3/4 of the normally permitted maximum".

1982 AUTOCROSS TECHNICAL REGULATIONS

(see bulletin no. 160, July 1981).

Rollcage : cars of divisions 2 and 3 may continue to use rollcages to the specifications of art. 4.1.n) of Appendix M 1981, until 31st December 1983. However, rollcages conforming to art. 4.5.1 of the Group C regulations are strongly recommended and will become obligatory as from that date.

1982 CHAMPIONSHIP REGULATIONS

European Championship for Rallycross Drivers

Art 1 - In 1982 there will be two FIA Rallycross Championships :

- One for Drivers of cars of division 1.
- One for Drivers of cars of division 2.

The General Prescriptions will be integrally observed for these Championships, with the exception of Art 8 and 11, as will the FIA Regulations for Rallycross.

Art 2 - Eligible cars

Eligibility will be confined to rigidly closed cars conforming to the requirements of the FIA Regulations for Rallycross.

There will be two divisions :

- 1 : Group A (1982).
- 2 : Rallycross Specials (Group 5 Rallycross 1981, divisions 1 and 2 combined).

Cars from different divisions will run separately, but there will be no classes within the divisions.

Art 3 - Type of events

The events will take place on circuits complying with the specifications of Art 2 of the FIA Regulations for Rallycross. The number of laps in each run will be dependent on the length of the circuit, the total distance to be less than 3,000 m and not more than 6,000 m.

Art 4 - Classification and prizes

Points will be awarded at each event according to Art 10 b) of the General Prescriptions, in each of the two divisions.

The drivers having obtained, at the end of the year, the highest total of points in each of the two divisions, calculated in compliance with Articles 10 b) and 15 of the General Prescriptions, will be declared European Rallycross Champion Division 1 and European Rallycross Champion Division 2 respectively. A driver may not combine points gained in both divisions.

There will be only one event per country, and all results in a same division will be included in the calculation of a driver's total.

The classification system to be applied at each qualifying event will be as follows :

There will be three qualifying rounds, with a maximum of 6 cars in each run (see Art 2 a) of the FIA Rallycross Regulations). Each driver must compete in the first

round and at least one of the other two. For the first round, the organiser will select the drivers by any means he may wish to choose, subject to the approval of his ASN.

All the qualifying rounds will be timed and the fastest driver in each heat will be awarded 1 point, the second fastest 2 points, and so on. The driver with the smallest total of points from 2 qualifying rounds will occupy pole-position in the A-final. The driver with the next smallest total occupies second place on the grid for the A-final, and so on.

In each division there will be 3 finals, for a total of 16 cars. The 5 best drivers, having the smallest totals of points from the qualifying rounds, enter the A-final, the next best, from 6th to 10th places, enter the B-final, 11th to 16th places enter the C-final. The winner of the C-final enters the B-final and the winner of the B-final enters the A-final.

When two drivers have established the same total of points for entering the finals, the driver who achieved the fastest time in the qualification heats will have priority entering the finals.

Timing will be to tenths of a second.

Art 5 - Supplementary prescriptions

Entries : There will be a minimum of 15 starters in the first qualifying round in each division at each event : should there be less than 15 starters in a division, only half points will be awarded for it, and there will be only one final, the drivers not in the final being awarded (1/2) points on the basis of the qualifying heats.

There will be no point awarded if the total of starters in the event is less than 30.

Acceptance of entries will be decided by each organiser but priority will be given to the 20 leading points scorers in the Championship.

It will not be permitted for a car to be driven by more than one driver and no driver may compete in more than one car in any one event.

Any practice session taking place the day before an event, on the same circuit, must be mentioned in the supplementary regulations and subject to the same safety measures etc.

Starting grids : For the final rounds only, the cars will line up on the grid 2 by 2. There will be 1 m between the first and second rows and second and third rows. The fastest qualified driver will choose the pole position, the second fastest will be on the same row. The other rows will be disposed in staggered formation.

The grid must have a minimum width of 12 m 50, continued up to and through the first bend.

Accidents : If 2 cars are concerned with the same accident and further participation is not possible, both cars should be classified *ex æquo*.

NB : Organisers must provide vigilant observation of circuits in order that accidents caused intentionally shall not result in any advantage for the culprit.

Art 6 - Qualifying events (10)

Leruring (A) - 28 Mars	Maasmechelen (B) - 15 Aug
Ring Knutstorp (S) - 16 May	Valkenswaard (NL) - 22 Aug
Hameenlinna (SF) - 23 May	Lyngaa (N) - 5 Sept
Marville (F) - 27 Jun	Lydden (BG) - 25 Sept
Ring Djursland (DK) - 18 Jul	Estering (D) - 3 Oct

European Championship for Autocross Drivers

Art 1 – In 1982, there will be European Championships for autocross drivers in each of the three eligible of cars.

The general prescriptions will be integrally observed for these Cups, as will the FIA Regulations for Autocross (Appendix M). The supplementary regulations of each event will conform to the standard regulations published in Sporting Bulletin no. 147 (May 1980).

Art 2 – Eligible cars

There will be three divisions :

- 1 : Group A.
- 2 : Autocross Specials.
- 3 : Groups 1 to 5 (1981 division 1).

For cars conforming to the specifications of the International Autocross Regulations published by the FIA.

Art 3 – Organisation of events

There will be not more than twelve events counting towards the European Championship for Autocross drivers.

Each country may apply for 3 events, but only in the case of there being less than 12 different countries applying for events may some countries be granted all three events. The total of qualifying events granted will never exceed the maximum of 12 and the number of events organised on a same circuit will never exceed 2. The events will take place on circuits complying with the specifications of Art 3 of the FIA regulations for Autocross.

The number of laps in each heat will be dependent on the length of the circuit, the total distance to be not less than 2 000 metres.

- The divisions will run separately.
- Practice will be obligatory : at least 5 laps, 4 cars at a time.
- Classification will be based on the fastest one out of the 5 laps by each driver.
- The starting grids in the first heats will be composed according to the practice times. Should there be more than 32 entrants, the 32 cars for the first heats will be selected by qualifying heats or practice times.
- There may be a maximum of 8 cars, in 3-2-3 formation, starting simultaneously.
- Organisation will be based on the example given in the 1981 Yearbook of Automobile Sport, orange, page 99, which shows the heats, semi-finals and finals in the case of 32 cars qualifying in practice and 8-car starts being used. The numbers indicate practice times in the case of the first heats, and places in previous heats in the case of semi-finals and finals.

Art 4 – Classification and prizes

The drivers having obtained, at the end of the year, the highest totals of points in each of the three divisions, calculated in accordance with articles 10b, 11 and 15 of the General Prescriptions, will be declared Winner of the European Championship for Autocross Drivers, Divisions 1, 2 and 3 respectively.

Art 5 – Supplementary prescriptions

a) Entries

There will be no attribution of points for a qualifying event if the number of cars starting is inferior to 30. Only half points will be awarded for a division in which less than 12 cars start at any particular event.

Acceptance of entries will be decided by each home organiser but priority will be given to the 20 leading points scorers in the Championship. It will not be permitted for a car to be driven by more than one driver and no driver may compete in more than one car at any one event.

b) Circuits

A separate, 12 m wide starting area is recommended. Track watering if necessary should be done the day before the events with a dust-fixing mixture, or eventually after practice, but not between runs.

c) Free practice :

Any practice session taking the place the day before an event, on the same circuit, must be mentioned in the supplementary regulations and subject to the same safety measures etc.

Art 6 – Qualifying events (11) :

Gerona-Les Planes (E) – 21 Mars	Birkenring Hoop (D) – 8 Aug
Schluchtern (D) – 11 Apr	Hollenburg (A) – 22 Aug
Nordring (A) – 18 Apr	Maggiora (I) – 5 Sept
Homolka (CS) – 9 May	Bordano (I) – 26 Sept
Lombardore (I) – 23 May	Br no (CS) – 10 Oct
Möllin (D) – 6 juin	

Coupe d'Europe de la FIA pour Voitures Historiques (1931-1960)

En 1982, il y aura une Coupe d'Europe des voitures historiques (1931-1960). Le Règlement est comme suit :

Art 1 — Dispositions Générales :

La Coupe d'Europe des voitures historiques est réservée aux conducteurs détenteurs de la Licence FISA appropriée actuellement en vigueur.

Les Prescriptions Générales devront être respectées, sauf indication contraire ci-après. A l'issue de cette Coupe, si 50 % des épreuves qualificatives n'ont pas été disputées, la FISA pourra ne pas attribuer le Titre.

Art 2 — Voitures Admises :

A) Groupes

1) Voitures de type GP des années 1931 à 1960 (excepté les moteurs centraux 54-60).

2) Prototypes ou voitures de courses biplaces des années 1950 à 1960 de plus de 1450 cc.

B) Catégories

Seules les voitures conformes aux catégories D et E, comme spécifié à l'Annexe K, seront admises au départ des courses comptant pour la Coupe d'Europe des voitures historiques.

c) Types

Toutes les voitures doivent être classifiées du type Véhicule aux Spécifications d'Origine ou Véhicule avec Améliorations d'Epoque.

Les seules modifications permises sont celles acceptées dans les Articles 3.2 ou 3.3 et au titre III de l'Annexe K.

D) Classes

1) Voitures de Type GP 1931-36.

2) Voitures de Type GP 1937-53.

3) Voitures de Type GP et de Formule 2 1954-60.

4) Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1450 cc 1947-53.

5) Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1450 cc et jusqu'à 2500 cc 1954-57.

6) Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 2500 cc 1954-57.

7) Les prototypes et voitures de course biplaces supérieures à 1450 cc et jusqu'à 2500 cc 1958-60.

8) Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 2500 cc 1958-60).

Une voiture de type GP est définie comme toute monoplace construite ou alignée au départ des Grands prix, dans la série Tasman ou dans les épreuves organisées suivant le règlement Indianapolis. Les voitures de Formule 2 seront obligées d'avoir couru dans des courses internationales de cette Formule.

Un prototype est défini comme toute voiture de sport dont moins de 100 exemplaires ont été construits.

Art 3 — Caractéristiques des Épreuves :

Distance : Minimum 35 km. — Maximum 45 km.

Seules compteront pour cette Coupe les épreuves inscrites au Calendrier Sportif International (section historique) et dont les résultats ont été formellement homologués par l'ASN du pays organisateur.

Les épreuves seront ouvertes aux 8 classes prévues par le présent Règlement. Afin de compter pour le classement de la Coupe, une course doit comporter des partants dans au moins 4 des classes.

Afin qu'une course puisse compter pour la Coupe, elle doit compter au moins 12 partants.

Si le nombre d'engagements reçus dépasse celui autorisé à courir sur la piste, l'épreuve peut se dérouler en deux parties ou plus.

Tous les concurrents auront droit à au moins 30 minutes d'essais.

Art 4 — Classement et Prix :

Afin de compter pour le classement, les résultats d'une épreuve doivent comporter :

- Un classement général, sans divisions de classes.
- 8 classements, extraits des classements généraux, se rapportant à chacune des 8 classes.

En fonction des classements prévus, l'attribution des points sera la suivante :

Classement Général :

1 point à tous les classés (50 % de la distance parcourue par le premier).

Classement dans chacune des 10 classes

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 1 point | 1 partant |
| 2-1 point | 2 partants |
| 3-2-1 point | 3 partants |
| 4-3-2-1 point | 4 partants (ou plus) |

Par partant, il faut entendre un conducteur ayant effectué les essais et pris le départ de l'épreuve.

Dans le cas où le temps d'essai d'une voiture dépasse les 130 % spécifiés dans les Prescriptions Générales du Championnat, le Directeur de la course, en consultation avec les Commissaires Sportifs et l'Organisateur peut décider de la laisser prendre le départ de l'épreuve, s'il considère que sa performance et les compétences de son pilote sont satisfaisantes.

En cas d'ex æquo dans une course comptant pour la Coupe, il est attribué à chacun des conducteurs ainsi classés, un nombre de points égal à la moyenne arithmétique, arrêlée à la première décimale, des points correspondant aux places qu'ils auraient occupées s'ils avaient été classés à la suite les uns des autres.

Le classement final de la Coupe est établi en tenant compte, pour chaque concurrent, de ses 4 meilleurs résultats dans les épreuves qualificatives.

La première méthode à employer pour départager les ex æquo au classement final de la Coupe sera de prendre en considération les 5èmes meilleurs résultats des pilotes (résultats obtenus dans d'autres pays que les 4 résultats de base). Par la suite, l'Article 15 a) des Prescriptions Générales de la FISA sera appliqué.

La FISA pourra ne pas attribuer un Titre en cas d'insuffisance de performance.

Sera déclaré Vainqueur de la Coupe d'Europe le conducteur ayant obtenu le plus grand nombre de points dans les conditions prévues pour ce Championnat. La Coupe lui sera attribuée, et il y aura également des récompenses pour le vainqueur de chaque classe.

Art 5 — Prescriptions Supplémentaires :

Au cas où le nombre minimum exigé de voitures admises ne se trouve pas au départ d'une course comptant pour la Coupe FIA, l'organisateur est autorisé à faire courir ensemble les courses comptant pour la Coupe FIA et pour le Trophée FISA, et d'attribuer des points pour la Coupe FIA, à condition que des partants se trouvent dans au moins 4 classes tel qu'il est exigé par le Règlement. En 1981, l'organisateur de chaque épreuve versera une indemnité de déplacement de DM 200 (ou équivalent) au minimum aux pilotes non-résidents du pays de l'épreuve qui viennent de l'étranger avec leur voiture et qui participent aux essais.

Art 6 – Epreuves Qualificatives :

- Monza (I) – 4 avril
- Zanvoort (NL) – 9 mai
- Brands Hatch (GB) – 16 mai
- Monthéry (F) – 4 juillet
- Zolder (B) – 8 août
- Nurburgring (D) - 15 août

TROPHÉE DE LA FISA POUR VOITURES ANCIENNES

Ce Trophée sera disputé selon les mêmes règles que celles de la Coupe FIA, mais pour les Classes suivantes :

- T.1) Les voitures de Formule 3 1947-60 (500 cc).
- T.2) Les voitures de Formule Junior 1958-60.
- T.3) Les prototypes et les voitures de course biplaces jusqu'à 1100 cc 1947-55.
- T.4) Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1100 cc et jusqu'à 1450 cc 1947-55.

- T.5) Les prototypes et les voitures de course biplaces jusqu'à 1100 cc 1956-60.
- T.6) Les prototypes et les voitures de course biplaces supérieures à 1100 cc et jusqu'à 1450 cc 1956-60.
- T.7) Les voitures de course jusqu'à 1100 cc, 1947-60, non incluses dans les classes T1 ou T2.

Prescriptions supplémentaires :

En classe T.2 Formule Junior, sera interdite la lubrification du moteur par carter sec ainsi que la modification de l'emplacement des orifices d'admission ou d'échappement. Les poids des Formules Junior seront conformes au règlement d'origine de cette Formule, sans les tolérances permises par l'Annexe K.

Epreuves qualificatives :

Les mêmes épreuves que celles de la Coupe FIA, à l'exception de Brands Hatch, qui est remplacé par Donington – 1er août.

FIA European Cup for Historical Cars (1931-1960)

In 1982 there will be a European Cup for Historical Cars (1931-1960). Regulations are as follows :

Art 1 - General Provisions :

The European Cup for Historical Cars is open to drivers holding the appropriate current FISA Licence.

The General Prescriptions will be observed unless otherwise stated hereafter. If, at the outcome of this Cup, 50% of the qualifying events have not been disputed, the FISA may refuse to award the Title.

Art 2. - Eligible cars :

A) Groups

1) GP type cars of the years 1931 to 1960 (except mid-engined cars from 54 to 60).

2) Prototypes or two-seater racing cars of the years 1950 to 1960 over 1450 cc.

B) Categories

Only cars conforming to Categories D and E as specified in Appendix K will be eligible to start races counting for the European Cup for historical Cars.

C) Types

All cars must be classified as Original Specification or Period Improved types.

The only acceptable modifications are the ones permitted in Articles 3.2 or 3.3 and in Title III of Appendix K.

D) Classes

- 1) GP-type cars 1931-36.
- 2) GP-type cars 1937-53.
- 3) GP-type and Formula 2 cars 1954-60.
- 4) Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc 1947-53.
- 5) Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc and up to 2500 cc 1954-57.
- 6) Prototypes and two-seater racing cars over 2500 cc 1954-57.
- 7) Prototypes and two-seater racing cars over 1450 cc and up to 2500 cc 1958-60.
- 8) Prototypes and two-seater racing cars over 2500 cc 1958-60.

A GP-type car is any single-seater built for or raced in Grands Prix, Tasman series races or races to Indianapolis rules. Formula 2 cars must have competed in International races for that formula.

A prototype is defined as any sports-racing car of which less than 100 examples were produced.

Art 3 - Characteristics of the Events :

Distance : Minimum 35 km - Maximum 45 km.

Only events entered on the International Sporting Calendar (Historical Section) and whose results have been formally recognised by the organising country's ASN will count for the cup.

Events will be open to the 8 classes foreseen in these regulations and in order to count for the Cup classification races must include starters in at least 4 of the 8 classes.

In order to qualify for the Cup, each race must have at least 12 starters.

If entries are received for more cars than are permitted to race on the track, the event may be run in two or more parts.

All competitors will have the opportunity of a least 30 minutes practice.

Art 4 - Classification and Prizes :

In order to count for the classification, events' results must include :

- a) A general scratch classification, with no class divisions.
- b) 8 classifications, taken from the general classification, relating to each of the 8 classes.

According to the classifications provided for, points will be scored as follows :

General classification :

1 point to all classified drivers (50 % of the distance covered by the first one).

Classification in each of the 10 classes :

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| 1 point | 1 starter |
| 2-1 point | 2 starters |
| 3-2-1 point | 3 starters |
| 4-3-2-1 point | 4 starters or more |

A "starter" is a driver who has practised and started the event.

In the case of a car recording a practice time outside the 130 % specified in the FISA General Championship Prescriptions, the Clerk of the Course, in consultation with the Stewards and the Organiser, may decide to include it in the event if he considers its performance and the driver's competence satisfactory.

Should there be a dead-heat in any race counting for the Cup, each of the drivers so classified is attributed a number of points equal to the arithmetical average, taken to one decimal, of the points corresponding to the places which they would have occupied, if they had been classified one after another.

The final classification of the Cup is drawn up taking into account, for each competitor, his 4 best results from the qualifying events.

The first method for deciding an ex-æquo in the final classification of the Cup, will be to take into consideration the 5th best results of the drivers (result obtained in different country from the 4 basic results). Thereafter, Article 15a) of the FISA General Prescriptions will apply.

The FISA may decline to award a Title in case of an insufficient performance.

The winner of the European Cup will be the driver who has scored the largest number of points under the conditions fixed for this Championship. He will be awarded the Cup and there will also be awards for the winner of each class.

Art 5 - Supplementary Prescriptions

In the event of there not being the minimum required number of eligible cars for the grid of an FIA Cup Race, the organisers may run the FIA Cup and FISA Trophy Races concurrently and award points for the FIA Cup providing that there are starters in the 4 classes as required. In 1982 the organiser of each event will pay a minimum of 200 DM (or equivalent) travel allowance to those drivers non-resident in the country of the event, travelling from abroad with their cars and taking part in practice.

Art 6 - Qualifying Events :

The will only be one event run per country :

Monza (I) - 4 avril

Zandvoort (NL) - 9 may

Brands Hatch (GB) - 16 may

Montlhéry (F) - 4 july

Zolder (B) - 8 aug

Nürburgring (D) - 15 aug

FISA TROPHY FOR HISTORICAL CARS

This Trophy will be run to the same regulations as the FIA Cup, but for the following classes :

- T.1 Formula 3 cars 1947-60 (500 cc).
- T.2 Formula Junior cars 1958-60.

— CIRCULAIRE N° 2 —

CIRCUITS

Date	Pays	Catégorie	Nom de l'épreuve
17 janvier	NZ	I	Manfield
7/8 mars	F	I	Paul Ricard
11 avril	J	I	Fuji Speedway - F2 -
1/2 mai	B	I	Zandvoort
1/2 mai	MAL	I	Penang Grand Prix
22/23 mai	MAL	I	Malaysia Grand Prix
3/4 juillet	B	I	Donington
17/18 juillet	CS	I	Havirov-Senov
24/25 juillet	D	I	Rundstreckenrennen Neuss
14/15 août	CS	I	Most
21/22 août	CS	I	Piestany
19 Septembre	F	I+	Dijon Championnat du Monde Endurance
8/10 octobre	D	I	Saisonsabschluss - Zolder -

Observations

Confirmed/confirmed

Nlle/new date : 13-14 Mars

Nlle inscription/new entry :

Victory Circle Club

c/o Japan Motor Racing Center

3-2-15 Hiroo, Shibuya-ku

Tokyo, JAPAN

Tel. : 03-409-2391

Nouveau/new circuit

Donington

- Coupes d'Ixelles -

Nlle inscription/new entry

Nlle/new date : 24/25 avril

Nouveau/new circuit

Zandvoort

- Coupes Benelux -

Nlle inscription/new entry

Automotoklub Dul

Gottwald, Box 24

73601 - HAVIROV

Nlle appellation/New name

"Um den Pierburg - Preis und

die H.P. Joisten - Trophy" org. :

SFG SOELN E.V. IM ADAC

POSTFACH 30 04 66

5000 KOELN 30

Tél. : 0 22 34/5 50 53

Nlle inscription/new entry

Automotoklub

Banske Stavby Most

Gottwaldova 2957

434 93 MOST

Nlle inscription/new entry

AMK Pribinova 2

92101 PIESTANY

Annulé/cancelled

Observations

Annulé/cancelled

- RALLYES -

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
6 février	S	Skillingaryd Rally	Annulé/cancelled
10/14 février	I	Rallye Aosta	Nlle/new date 18/20 février
19/21 février	ZAI	Championnat d'Europe - coef. 1 - Safari du Zaïre	Date exacte : 19/21 février F.A. du Zaïre-Mme Van de Kesckhoue B.P. 28 - KINSHASA 1 Nlle inscription/new entry Annulé/cancelled
23/25 février	CI	Rallye du Nigéria	Nlle/new date 24 avril
29/31 janvier	D	Bayerwald Rallye	Veranstaltergemeinschaft SFG Vogelsberg e.v. im ADAC
6 mars	D	ADAC - Rallye Volgselsberg	Hersfelder STR. 85 6320 ALSFELD Tel. : 0 66 31/43 80
13/14 mars	TR	Hitit Rally	Groupes : A, B, N, T2, GT4
3 avril	D	Elbe-Rallye	Org. : Motorsport-Club Elbe e.v. im ADAC Barkhot 49 2070 GROSSHUNSDORF Tel. : 0 41 02/6 34 76
7 avril	YU	Rallye de Femmes TS1, T2, N, A	Nlle inscription/new entry Auto-moto drustvo "INA" Meduliceva 14 41000 ZAGREB Tel. : (041) 443-302
23/25 avril	D	Wittekind Rallye	Annulé/cancelled
8/9 mai	E	Rallye Sierra Morena	Nlle inscription/new entry Escuderia Mezquita Dr Blanco Soler, 1 CORDOBA Tel. : 57/272311
2/6 juin	TR	Gunaydin Turkish Rally	Groupes : A, B, N, T2, GT4
3/4 juin	JOR	Jordan Rally	Nlle inscription/new entry
4/6 juin	D	Rallye Wolfsburg Berlin	Nlle/new date : 29/30 mai
11/13 juin	A	Pyhrn-Eisenwurzer-Rallye	Nlle inscription/new entry
26 juin	D	Neustadt Rallye	RRT, 4470 ENNS Post Fach 34
24/25 juillet	D	Rallye Ahaus	Nlle/new date : 23 octobre Nlle/new date : 31 juillet/1er août

- RALLYES - (Suite)

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
31 juillet/1er août	TR	Bosphorous Rally	Groupes : A, B, N, T2, GT4
6/8 août	E	Rallye Rias Bajas	Escuderia Rias Bajas Ecuador, 91
14/15 août	CS	Barum Rallye Gottwaldov	VIGO (Pontevedra) Tél. : 86/414503
18/19 septembre	YU	Rallye Bratstvo-Jedinstvo	Nlle inscription/new entry
18/19 septembre	CS	Rallye Tatrý Poprad	Automotoklub Barum Rallye Tr.2. Kvetna 3070
21/25 septembre	TN	Championnat Europe - coef. 1 Rallye de Tunisie	76050 GOTTWALDOV Nlle/new date : 2/3 octobre Nlle/new date : 10/11 septembre
25/26 septembre	D	Rallye Rheinland	Transloisiris 168, Bd de Charonne 75020 PARIS
4/10 octobre	TR	Ali Sipahi Rally	Nlle/new date : 18/19 septembre
6/10 octobre	F	Safari Caledonien	Groupes : A, B, N, T2, GT4
3/5 novembre	OM	Oman Rally	Nlle inscription/new entry Nlle inscription/new entry

-- COURSES DE COTE -- OFF ROAD -- DRAGSTERS --

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
8/10 janvier	F	Serre Chevalier - Alfa Roméo Ice Trophy	Nlle inscription/new entry
9/10 janvier	I	24 h. -- Sestrière -- Piste Glace	Nlle inscription/new entry
6/7 février	D	Eissennen -- Alfa --	Nlle inscription/new entry ADAC-SUEDBAYERN E.V. SPORTABTEILUNG SENDLINGER-TOR-PLATZ 9 8000 MUENCHEN 2 Tel. : 0 89/51 71 261
19/21 février	I	Trophée Alfa Roméo - Cortina d'Ampezzo	Nlle inscription/new entry Alfa Roméo Via Gatta melata 45 20146 MILANO
28 mars	E	Les Planes Championnat d'Europe Autocross	Nlle/new date 21 mars
23 mai	I	Lombardore Championnat d'Europe Rallycross	Org. : SO.GE.PO. A.C. TORINO Via Giolitti, 15 10123 TORINO
22/23 mai	D	Autocross Uhlenkoeper Ring Ulzer	Nlle/new date 29/30 mai
13 juin	NL	COUPE INTERNATIONALES DE RALLYCROSS	Valkenswaard
19/20 juin	F	INTER NATIONS CUP FOR RALLYCROSS	Nlle/new date : 12/13 juin
19/20 juin	CS	2 CV Cross Orleans Course de Côte Baba Bratislava	Nlle inscription/new entry Automotoklub RAZ Ruzova Dolina 8 89924 BRATISLAVA
20 juin	F	Marville Championnat d'Europe de Rallycross	Nlle/new date : 27 juin
27 juin	D	COUPE d'AUTOCROSS DES EQUIPES NATIONALES AUTOCROSS CUP FOR NATIONAL TEAMS -- KUNZELSAU	Nlle inscription/new entry Auto- und Motorsportclub Kuenzelsau E.V. Im Adac Postfach 11 11 7118 KUENZELSAU-GAISBACH Tel. : 0 79 40/80 05

--- COURSES DE COTE -- OFF ROAD -- DRAGSTERS --- (Suite)

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
1er août	B	Maasmechelen Championnat d'Europe de Rallycross	Nille/new date : 15 août
7/8 août	D	Course de Côte Osnabruecker	Nille/new date : 21/22 août
8 août	CH	Course de Côte Ayent-Anzere	Nille/new date : 1er août
21/22 août	D	Course de Côte Schaumburg	Annulé/cancelled
5 septembre	I	Maggiore	Org. : Sport Club Maggiora Via don Minzoni 28014 MAGGIORA
26 septembre	I	Bordano	Org. : Autocross Carnico 33020 IMPOZO DI TOLMEZZO (Iudine)
27 septembre	I	Course de Côte Macchia Monte S. Angelo	Nille/new date : 9 mai
2/3 octobre	D	Course de côte Oberjochpass (A, N, B, C, F2, F3)	Nille inscription/new entry Motorsportclub Oberallgaeu e.v. im Adac Postfach 52 8974 OBERSTAUFEN Tel. : 0 83 86/13 98
16/17 octobre	D	Autocross Uhler Koeper-Ring Uelzen A, B, C, S/A	Nille inscription/new entry Motor Club Hansa e.v. im Adac Sanderstr. 25 1000 BERLIN 44 Tel. : 0 30/6 93 44 17

REGLEMENT GÉNÉRAL

DES CHAMPIONNATS DE KARTING C.I.K. INDIVIDUELS

1 / ORGANISATION

Les Championnats de Karting C.I.K. individuels se dérouleront en une seule épreuve, exception pour les Championnats Continentaux Groupe 1 Formule-K qui se dérouleront en 6 épreuves.

2 / DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les Championnats individuels sont ouverts aux groupes suivants :

Championnat du Monde	Groupe 1 Formule-K
Championnats Continentaux	Groupe 1 Formule-K
Championnat d'Europe	Groupe 1 Formule-C
Championnats Continentaux	Groupe 2 Intercontinental-A
Coupe Juniors + Dames	Groupe 2 Intercontinental-A
Championnat d'Europe	Groupe 2 Intercontinental-B
Championnat d'Europe	Groupe 2 Intercontinental-C
Championnats Continentaux	Groupe 2 Intercontinental-E

Se référer à l'Article 16 du Règlement International de Karting et aux spécifications propres à chaque catégorie.

2.1 / Attribution des épreuves et désignation des pilotes

Voir Articles 7 et 11 du Règlement International de Karting.

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

Le nombre d'engagés par nation est limité pour :

Championnat du Monde Formule-K	5 pilotes*
Championnats Continentaux Formule-K	Sans limitation
Championnat d'Europe Formule-C	Sans limitation
Championnat d'Europe Intercontinental-A	5 pilotes
Championnats d'Asie/Amerique/Afrique	Sans limitation
Coupe Juniors Intercontinental-A	8 pilotes
Coupe des Dames Intercontinental-A	Sans limitation
Championnat d'Europe Intercontinental-B	8 pilotes
Championnat d'Europe Intercontinental-C	5 pilotes
Championnats Continentaux Intercontinental-E	Sans limitation

* Plus Superlicence CIK.

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

2.2 / Règlement Particulier

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

Lorsque l'organisateur enverra son Règlement Particulier à la CIK pour acceptation, il devra y joindre obligatoirement l'attestation d'assurance conformément aux Articles 49 et 50 du Règlement International de Karting.

2.3 / Dossier

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

3 / ORGANISATION DU CHAMPIONNAT

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

3.1 / Officiels

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

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

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

3.2 / Installations et mesures de sécurité obligatoires

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

4 / ACCES AU CIRCUIT

En dehors de toutes les personnes prévues dans l'organigramme de l'épreuve, personne d'autre ne pourra accéder au circuit pour autant qu'elle soit en possession de l'un des documents suivants :

4.1 / Boxes et paddock

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

Il sera remis au chef d'équipe :

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

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

4.1.2 Carte accréditive professionnelle industrie

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

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

4.1.3 Presse

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

4.1.4 Autres personnes

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

4.2 / Piste

Seules les officiels prévus dans l'organigramme du Règlement Particulier de l'épreuve ont droit à l'accès de la piste.

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

5 / DISPOSITIONS PARTICULIERES

5.1 / Technique

Les Karts devront être en stricte conformité avec la réglementation en vigueur (Articles 16-43 du Règlement International de Karting) et aux spécifications propres à chaque catégorie. Après les essais chronométrés et après toute manche un pesage est obligatoire pour tous les Karts.

5.2 / Matériel

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

	Nombre moteurs	Nombre châssis	Trains pneus slick	Train pneus pluie*
Championnat du Monde Groupe 1 Formule-K	3	2	-	-
Championnats Continentaux Groupe 1 Formule-K	3	2	-	-
Championnat d'Europe Groupe 1 Formule-C	3	2	-	-
Championnats Continentaux Groupe 2 Intercontinental-A	3	2	2	2
Coupe Juniors + Dames Groupe 2 Intercontinental-A	3	2	2	2

Championnat d'Europe Groupe 2 Intercontinental-B	3	2	2	2
Championnat d'Europe Groupe 2 Intercontinental-C	3	2	2	2
Championnats Continentaux Groupe 2 Intercontinental-E	3	2	2	2

* 1 train obligatoire !

5.2.1 Changement de matériel

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

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

6 / DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

6.1 / Vérification technique

L'organisateur devra prévoir suffisamment de techniciens afin de respecter l'horaire prévu pour le contrôle technique afin que celui-ci puisse se terminer à l'heure prévue.

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

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

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

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

6.2 / Essais libres officiels

D'au moins 5 heures.

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

6.3 / Essais de décibels

Un essai libre et individuel préalable est obligatoire avant les essais officiels.

L'accès au poste de contrôle étant interdit à toutes personnes. L'information sur ces résultats est obligatoire.

Essais de décibels, chrono sur deux tours : pendant toute la durée des essais chrono. Chrono sur 10 minutes : obligatoirement pendant le 1^{er} tour uniquement.

6.4 / Essais chronométrés

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

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

Chaque série devra effectuer en fonction du Règlement Particulier une séance d'une durée de 2 tours ou 10 minutes.

Séance de dix minutes :

Seule la moyenne des temps des six meilleurs tours sera prise en considération.

Un pilote peut refaire une deuxième séance facultative de six tours, mais il renoncera obligatoirement au résultat de la première séance d'essais. Dans ce cas, il devra en avvertir l'organisateur dès le moment où il se présente à la balance, à l'issue de la première séance d'essais.

La moyenne des temps des six tours sera alors prise en considération.

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

Ex-aequo :

En cas d'ex-aequo, le septième meilleur tour sera pris en considération, en cas de nouvel ex-aequo, le huitième, etc.

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

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

6.5 / Obligations des pilotes pour les essais chronométrés

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

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

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

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

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

L'organisateur peut, s'il le désire, appliquer l'ancien système d'essais chronométrés, soit :

Chaque pilote devra effectuer deux tours chronométrés précédés d'au moins d'un tour de lancement. Sera pris en considération, le temps du meilleur tour, l'autre servira à départager les éventuels ex-aequo à l'issue de cette séance d'essais.

Le pilote qui tombe en panne au cours du tour de lancement devra impérativement repartir dans les 10 minutes qui suivent.

7 / ÉLIMINATOIRES

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

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

7.1 / Composition des groupes

A l'issue des essais chronométrés il sera constitué des groupes, par exemple A, B, C, D.

Exemple pour 4 groupes.

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

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

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

soit au total six manches.

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

Au 1^{er} 0 point
Au 2^{ème} 2 points
Au 3^{ème} 3 points

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

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

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

A l'issue des éliminatoires, les 28 premiers du classement seront qualifiés pour les finales.

Si un pilote ne pouvait disputer une des manches (avarie du moteur, etc.) il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants des groupes A et B, plus 1.

7.2 / Manche de repêchage et de classement

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

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

Tous les pilotes non qualifiés pourront participer à la manche de repêchage de 9 à 10 km. Les 6 premiers seront qualifiés pour les finales.

8 / FINALE

Trente quatre pilotes disputeront la finale sur une distance de 40 km qui se déroulera selon le système suivant :

PRÉ-FINALE de 18 km

INTERRUPTION de 30 à 60 minutes.

FINALE de 22 km.

PRÉ-FINALE

Position de départ selon le nombre de points obtenus dans les manches éliminatoires pour les qualifiés. Les pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la manche de repêchage. En cas d'ex-aequo, les temps des essais chronométrés seront déterminants. Le pilote qui a la "pole-position" aura la possibilité du choix de sa position de départ.

FINALE

Pour la finale les positions de départ seront déterminées par l'ordre d'arrivée de la PRÉ-FINALE.

9 / CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS INDIVIDUELS

L'ordre d'arrivée de la finale détermine le classement final du Championnat.

10 / AUTRES DISPOSITIONS

10.1 / Pilote double

REPECHAGE : voir Finale.

PRÉ-FINALE : aucune exclusion.

FINALE :

Pour les Championnats d'Europe et le Championnat du Monde, tout pilote doublé, pour quelque raison que ce soit dès le 1^{er} tour se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro, lors du repêchage et la finale. Il rejoindra obligatoirement son stand et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués. Tout pilote n'obtempérant pas aux ordres donnés par le drapeau bleu et rouge sera exclu de l'épreuve au moyen du drapeau noir avec son numéro.

10.2 / Publicité

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

10.3 / Passage en douanes

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

11 / RÉCLAMATIONS

Les réclamations ne peuvent être présentées que par le concurrent. Elles devront être remises sous forme écrite, dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats, au Directeur de Course ou à son adjoint, accompagnées de la caution prévue par l'ASN. A défaut du Directeur de Course ou du Directeur adjoint, elles doivent être présentées aux commissaires sportifs de l'épreuve, ou à l'un d'entre eux.

La caution sera remboursée au cas où la réclamation serait jugée fondée. Le jugement rendu par les commissaires sportifs, conformément aux Articles 171 à 179 du Code Sportif International, sera définitif, sauf pour les cas d'appel national et international prévus au Code Sportif International (Articles 181-185).

12 / FONDS DE PRIX

Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs pilotes aux Championnats Individuels, versera, par chèque, une somme de 300 Francs Suisses à la CIK pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats.

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

13 / RÉSERVES

Les organisateurs se réservent le droit de supprimer la manifestation au cas où, lors de la clôture des engagements, le nombre des inscriptions se révélerait insuffisant. L'annulation de l'épreuve peut également être décidée dans un cas de force majeure. L'interruption ou l'arrêt définitif de l'épreuve peut être décidé également dans un cas de force majeure par le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs Internationaux sans obligation d'indemnisation.

Les organisateurs se réservent également le droit de modifier le programme et d'émettre, avant le début de l'épreuve et en accord avec les Commissaires Sportifs Internationaux, des prescriptions complémentaires à condition qu'elles soient émises en français et en anglais. Les organisateurs veilleront à ce que les participants soient informés à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

SEUL LE TEXTE FRANÇAIS FAIT FOI.

Ce nouveau Règlement annule tout autre Règlement individuel précédent.

GENERAL REGULATIONS OF C.I.K. INDIVIDUAL KARTING CHAMPIONSHIPS

1 / ORGANISATION

The CIK Individual Karting Championships will be run as a single event, exception for Continental Championships Group 1 Formula-K which runs on 6 events.

2 / GENERAL PROVISIONS

The Individual Championships are open to the following groups :

World Championship	Group 1 Formula-K
Continental Championships	Group 1 Formula-K
European Championship	Group 1 Formula-C
Continental Championships	Group 2 Intercontinental-A
Junior + Ladies Cup	Group 2 Intercontinental-A
European Championship	Group 2 Intercontinental-B
European Championship	Group 2 Intercontinental-C
Continental Championships	Group 2 Intercontinental-E

Please refer to Article 16 of the International Karting Regulations and to the specifications proper to each category.

2.1 / Awarding of events and nomination of drivers

See Articles 7 and 11 of the International Karting Regulations.

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

The number of entries per nation is limited to :

World Championship Formula-K	* Up to 5 drivers
Continental Championships Formula-K	No limitation
European Championship Formula-C	No limitation
European Championship Intercontinental-A	Up to 5 drivers
Asia, America, Africa Championships	No limitation
Junior Cup Intercontinental-A	Up to 8 drivers
Ladies Cup Intercontinental-A	No limitation
European Championship Intercontinental-B	Up to 8 drivers
European Championship Intercontinental-C	Up to 5 drivers
Continental Championships Intercontinental-E	No limitation

* Plus Superlicence CIK !

All drivers must hold a current valid international licence and must respect Articles 12 and 13 of the International Karting Regulations.

2.2 / Supplementary Regulations

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

When the organizer sends his Supplementary Regulations to

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

2.3 / File

A complete file (General and Supplementary Regulations, road map and itinerary, list of hotels, travelling facilities, etc.) printed in French and English will be sent to all the ASN entered.

3 / CHAMPIONSHIP ORGANIZATION

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

3.1 / Officials

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

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

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

3.2 / Obligatory installations and safety measures

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

4 / ACCESS TO CIRCUITS

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

4.1 / Stands and paddock

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

The Team Manager will receive :

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

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

4.1.2 Professional industrial identification card

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

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

4.1.3 Press

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

4.1.4 Other people

Any Person wearing an official FIA, FISA, CIK, IRPA armllet.

4.2 / Track

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

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

5 / SPECIAL CONDITIONS

5.1 / Technical

The Karts must comply in every respect with the Regulations in force (Articles 16-43 of the International Karting Regulations) and with the specifications proper to each category. After the timed practices and every heat, the weighing is compulsory for all the karts.

5.2 / Equipment

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

	Number of engines	Number of chassis	Sets of slicks	Sets of rain tyres*
World Championship Group 1 Formula-K	3	2	-	-
Continental Championships Group 1 Formula-K	3	2	-	-
European Championship Group 1 Formula-C	3	2	-	-
Continental Championships Group 2 Intercontinental-A	3	2	2	2
Junior + Ladies Cup Group 2 Intercontinental-A	3	2	2	2

European Championship Group 2 Intercontinental-B	3	2	2	2
European Championship Group 2 Intercontinental-C	3	2	2	2
Continental Championships Group 2 Intercontinental-E	3	2	2	2

* One set obligatory !

5.2.1 Changing of equipment

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

6 / RUNNING OF THE EVENT

6.1 / Scrutineering

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

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

Any driver who does not comply will be excluded.

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

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

6.2 / Official free practice

At least 5 hours.

The organizer will undertake to have two ambulances and a doctor, the track marshals and all the personnel necessary to ensure the satisfactory running of the event on the track from this moment on, and throughout the whole meeting. This falls within the responsibility of the organizing ASN.

6.3 / Decibel test

A free and individual decibel test before the official test is compulsory.

As nobody is allowed access to the sonometer post, the organizer is obliged to inform about the results.

Decibel test :

Timed practice on two laps : over two laps. Timed practice over 10 minutes : obligatory on the first timed lap only.

6.4 / Timed practice

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

All drivers who have passed scrutineering will take part in timed practice. They will be split up into series through the drawing of lots, which will be carried out in the presence of one of the International Stewards of the meeting.

According to the Supplementary Regulations each serie must take part on a timed practice over 2 laps or 10 minutes.

Timed practice over 10 minutes :

Only the average time of the six fastest laps will be taken.

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

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

Drivers who do not complete at least six laps will be given the average time corresponding to the laps completed.

Dead heat

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

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

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

6.5 / Drivers obligations for timed practice

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

Pushers are forbidden to help the driver after he has crossed the starting line.

Drivers who break down after crossing the starting line may not receive any help on the track.

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

Tyre changes after the start are forbidden.

The organizer can apply the former system of time practice: Each driver will do two times laps, preceded by at least one lap of warm-up. The time of the best lap will count, the other laptime being used to separate possible ex-aequo positions at the end of this practice session.

The driver who stops during the warm-up lap must restart within the following 10 minutes.

7 / HEATS

Starting positions are awarded according to the times set in official practice. The driver on pole-position may choose his starting position (according to Article 26 of the FIA International Championship Regulations).

7.1 / Composition of groups

At the end of timed practice, groups will be constituted (e.g. A, B, C, D).

Example for 4 groups.

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

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

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

namely a total of six heats.

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

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

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

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

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

At the end of the eliminating heats the first 28 will qualify for the finals.

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

7.2 / Second chance heat

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

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

All non-qualified drivers may participate in a Second Chance heat of 9 to 10 km. The first 6 will be qualified for the finals.

8 / FINAL

34 drivers will compete in the final over a distance of 40 km, according to the following system :

PRE-FINAL of 18 km

INTERRUPTION 60 minutes

FINAL of 22 km

PRE-FINAL

Starting positions according to the total number of points obtained by the qualifiers in the eliminating heats. Second chance drivers will take the last places respecting the finishing order in the second chance heat. In the case of a dead heat practice times will determine the outcome. The driver who has the "pole-position" may choose his starting position.

FINAL

For the final, the starting position will be determined by the arrival position of the PRE-FINAL.

9 / FINAL CLASSIFICATION OF THE INDIVIDUAL CHAMPIONSHIPS

The arrival position in the final will determine the final classification of the Championship.

10 / OTHER CONDITIONS

10.1 / Driver overtaken

SECOND CHANCE HEAT : see Final

PRE-FINAL : no exclusion

FINALE :

For the European Championships and the World Championship only, any driver overtaken for any reason during the first lap of the second chance heat or final will be shown the blue and red flag (double diagonal) with his number. He must go back to his pit and will be classified according to the number of laps which he has completed.

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

10.2 / Advertising

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

10.3 / Customs clearance

Each driver will obtain the appropriate information from his ASN.

11 / PROTESTS

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

12 / PRIZE FUNDS

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

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

13 / RESERVES

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

It may also be decided to cancel the event in the case of superior force. The interruption or the stopping of the event may be decided for reasons of superior force by the Clerk of the Course or the International Stewards of the meeting.

In this case there will be no indemnisation. The organizers also reserve themselves the right to modify the programme and to publish additional prescriptions, before the beginning of the event in agreement with the International Sporting Stewards, provided that these are in both French and English. The organizers will see to it that the participants are informed in good time of any possible modifications or additives which may be made to the Regulations.

ONLY THE FRENCH TEXT WILL BE CONSIDERED AUTHENTIC.

These new Regulations cancel all other previous Individual Regulations.

- KARTING -

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
17 janvier	I	Ventimiglia K, C, B, A,	Nlle inscription/new entry
31 janvier	I	Ventimiglia K, C, B, A	Nlle inscription/new entry
4/5 février	KWT	Ahmadi Circuit	Nlle inscription/new entry
14 février	I	Ventimiglia K, C, B, A	Nlle inscription/new entry Karting Club Ventimiglia Zona Peglia Bis 18039 VENTIMIGLIA
28 février	I	Ventimiglia K, C, B, A	Nlle inscription/new entry Karting Club Ventimiglia Zona Peglia Bis 18039 VENTIMIGLIA
16 mai	I	Magione C, A	Nlle inscription/new entry Scuderia Carpine Casella Postale 8 06063 MAGIONE (PERUGIA)
22/23 mai	I	Grand Prix Italie — Jesolo —	Nlle inscription/new entry
29/30 mai	CS	Pisek	Nlle inscription/new entry Automotoclub Pisek STS Nabr. 1. maje 1831 397 01 PISEK
30 mai	F	500 km du Mans	Nlle inscription/new entry ASK ACO Y. Laveant - 30, rue Crochardière 72 000 LE MANS
19/20 juin	F	Championnat d'Europe Individuel	Nlle/new date : 25 juillet
27 juin	D	ADAC-Neu-Ulmer 1K, 1C, 2A, 2B, 2C, 2E, 2A/1	Nlle inscription/new entry ADAC - Ortsclub Iller Donan e.v. Ludwigstr. 1 7910 NEU ULM Tel. : 07 31/7 71 71
11 juillet	D	Munchinger ADAC	Nlle/new date : 17/18 juillet
17/18 juillet	F	Grand Prix de France — Le Mans — 125 - Expérimental	Nlle inscription/new entry ASK ACO
29 août	D	Oldenburger ADAC-Kartrennen	Nlle/new : 12 septembre

— KARTING — (Suite)

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
31 juillet/1er août	F	Grand Prix de Menton	Nlle inscription/new entry ASK Menton G. Dattas - 38, rue St Michel 06500 MENTON
8 août	I	Chiesina Uzzanese (Pistoia) — C, A —	Nlle inscription/new entry Comitato organizzatore Chiesina Uzzanese 51013 CHIESINA UZZANESE (PISTOIA)
14/15 août	D	Fassberg	Nlle/new date : 7/8 août
22 août	D	ADAC — RSG — Hamburg .	Nlle/new date : 1er août
5 septembre	YU	Prix de Celje	Nlle/new date : 29 août
11/12 septembre	B	G.P. Belgium Super Kart E-250	Nlle inscription/new entry Berlaar KC Mr PEETERS JOS (Président) Mvr. S. GEYSEMANS (Secrétaire) STATIESTRAAT, 63 2590 BERLAAR Tel. : 031/82.13.30
25/26 septembre	D	ADAC-October Fest - Preis. Garching	New org. : Kart-Club von Muenchen e.v. im ADAC HUBERTUSSTR. 30 8012 OTTOBRUNN Tél. : 0 89/6 01 51 46
3 octobre	F	6 heures du Mans	Nlle inscription/new entry
9/10 octobre	B	Benelux Championship - Genk - Classes A, B, C1, C2.	C/O Leopold CROONEN ASTERTRAATN 4, 3660 OPGLABBEK Tel. : P. 011/85.43.52 B. 02/219.19.70