

# fédération internationale de l'automobile

Mai 1982  
N° 168



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

**SOMMAIRE**

En décembre, la Comité Exécutif a approuvé le principe d'un nouveau Championnat basé sur les voitures existantes appelées Formule Atlantique et Formule Pacifique.  
Une Commission a été constituée et chargée de la responsabilité d'établir les plans de règlement à présenter à CASABLANCA.  
Le mardi 24 avril, le Comité Exécutif a approuvé

In December, the Executive Committee approved the principle of a new Championship based on existing cars known as Formula Atlantic and Formula Pacific.  
A Commission was formed and charged with the responsibility of preparing draft regulations for presentation at CASABLANCA.  
On Thursday April 23, the FISA Executive Committee approved the principle of a new

- 12 - COUPE DU MONDE FIA 1983 ..... (page 1 et 2)
- 13 - CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE (1982) ..... (page 3)
- 14 - INFORMATION RALLYES - INFORMATIONS SPORTIVES ..... (page 4)
- 15 - REGLEMENT DES RALLYES TYPE 'RAIDS' ..... (page 5)
- 16 - HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION - TRANSFERTS ..... (page 7)
- 17 - ANNEXE J 1982 ..... (page 8)
- 18 - FICHE D'HOMOLOGATION Gr. N ..... (page 9)
- 19 - LISTE D'HOMOLOGATION ..... (page 10 à 12)
- 20 - ADDITIFS CALENDRIER ..... (Fin du bulletin)
- 21 - KARTING ..... (Fin du bulletin)

de la Coupe du Monde F.I.A., qui auront lieu (de septembre et novembre, respectivement) au Championnat de la Coupe du Monde F.I.A.  
Toutes les voitures se disputent conformément à un règlement standard, similaire à celui de la Formule 1.

September and November will constitute the F.I.A. World Cup Championship.  
All events will be run according to a standard set of regulations similar to that of the Formula 1.

**REGLEMENT TECHNIQUE**

**Chassis**  
Les règlements au sujet de la conception sont identiques à ceux actuellement en vigueur pour la Formule 2, Formule Atlantique et Formule Pacifique, à l'exception d'un règlement qui sera imposé pour éliminer les « coups et secousses » et assurer un confortement de la suspension.

**Moteurs**  
La Coupe du Monde F.I.A. commencera avec les moteurs utilisés actuellement pour la Formule Atlantique et la Formule Pacifique, c'est-à-dire des moteurs de production de série de 1 800 cm<sup>3</sup>, 4 cylindres et avec 4 soupapes par cylindre.  
La Commission étudie en ce moment la possibilité d'augmenter le cylindrée à 2 000 cm<sup>3</sup> Toutefois, afin de maintenir le principe d'une Formule économique à la portée d'un grand nombre de pilotes à travers le monde, les critères retenus pour l'adoption de tout nouveau moteur seront :

**TECHNICAL REGULATIONS**

**Chassis**  
Chassis and coachwork regulations are the same as those currently in force for Formula 2, Formula Atlantic and Formula Pacific except that a rule will be imposed to eliminate « bumps and shakes » and ensure suspension movement.

**Engines**  
The F.I.A. World Cup will start with those engines currently being used for Formula Atlantic and Formula Pacific, that is to say series production engines of 1 800 cc, 4 cylinder, 4 valves per cylinder.  
The Commission is studying the possibility of increasing the engine displacement to 2 000 cc. However, in order to maintain the principle that this must be an economical Formula within the means of a great many drivers worldwide, the criteria governing the acceptance of any new engine will be :

15 -- 1983 FIA WORLD CUP ..... (page 1 et 2)

16 -- 1982 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP ..... (page 3)

17 -- RALLY INFORMATION - SPORTING INFORMATION ..... (page 4)

18 -- RALLY 'RAID' REGULATIONS ..... (page 6)

19 -- HOMOLOGATION FOR PRODUCTION CARS - TRANSFERS ..... (page 7)

20 -- 1982 APPENDIX J ..... (page 8)

21 -- Gr. N HOMOLOGATION FORM ..... (page 9)

22 -- HOMOLOGATION LIST ..... (page 10 to 12)

23 -- ADDENDUM TO 1982 CALENDAR ..... (End of the Bulletin)

24 -- KARTING ..... (End of the Bulletin)

## COUPE DU MONDE FIA 1983

En décembre, le Comité Exécutif a approuvé le principe d'un nouveau Championnat basé sur les voitures existantes, appelées Formule Atlantic et Formule Pacific.

Une Commission a été constituée et chargée de la responsabilité d'établir un projet de règlement à présenter à CASABLANCA.

Le jeudi 29 avril, le Comité Exécutif a examiné le projet et a approuvé les règlements suivants :

### REGLEMENT GENERAL ET SPORTIF

L'appellation sera :

«**COUPE DU MONDE F.I.A.**»

Le monde sera divisé en régions géographiques : Europe ; Amérique du Nord ; Pacifique Nord ; Pacifique Sud.

Dans chaque région seront organisés des Championnats ou séries régionaux selon un règlement technique commun. Les pilotes se qualifieront pour participer aux finales de la Coupe du Monde F.I.A. sur la base de leurs résultats dans les épreuves régionales.

Chaque année, une épreuve de la Coupe du Monde F.I.A. sera organisée dans chaque région.

Le total des points accumulés dans les manches de la Coupe du Monde F.I.A., qui auront bien lieu entre septembre et novembre, décidera le «Champion de la Coupe du Monde F.I.A.»

Toutes les épreuves se dérouleront conformément à un règlement standard, similaire à celui de la Formule 1.

### REGLEMENT TECHNIQUE

#### Châssis

Les règlements du châssis et de la carrosserie sont identiques à ceux actuellement en vigueur pour la formule 2, Formule Atlantic et Formule Pacific, à l'exception d'un règlement qui sera imposé pour éliminer les «jupes» et maintenir un débattement de la suspension.

#### Moteurs

La Coupe du Monde F.I.A. commencera avec les moteurs utilisés actuellement pour la Formule Atlantic et la Formule Pacific, c'est-à-dire des moteurs de production de série de 1 600 cm<sup>3</sup>, 4 cylindres et avec 4 soupapes par cylindre.

La Commission étudie en ce moment la possibilité d'augmenter la cylindrée à 2 000 cm<sup>3</sup>. Toutefois, afin de maintenir le principe d'une Formule économique à la portée d'un grand nombre de pilotes à travers le monde, les critères retenus pour l'acceptation de tout nouveau moteur seront :

## 1983 FIA WORLD CUP

In December, the Executive Committee approved in principle a new Championship based on existing cars known as Formula Atlantic and Formula Pacific.

A Commission was formed and charged with the responsibility of preparing draft regulations for presentation at CASABLANCA.

On Thursday April 29, the FISA Executive Committee considered the draft and approved the following regulations.

### GENERAL AND SPORTING REGULATIONS

The name will be :

«**F.I.A. WORLD CUP**»

The World will be divided into geographic regions : Europe, North America, North Pacific, South Pacific.

Each region will run regional Championships or series to a common set of technical regulations. Results in regional events will qualify drivers for entry in the F.I.A. World Cup Finals.

Each region will annually hold an F.I.A. World Cup race.

Total points accumulated in the F.I.A. World Cup rounds, which will take place between September and November, will determine the «F.I.A. World Cup Champion.»

All events will be run according to a standard set of regulations similar to Formula One.

### TECHNICAL REGULATIONS

#### Chassis

Chassis and coachwork regulations are the same as those currently in force for Formula 2, Formula Atlantic and Formula Pacific except that a rule will be imposed to eliminate «skirts», and maintain suspension movement.

#### Engines

The F.I.A. World Cup will start with those engines currently being used for Formula Atlantic and Formula Pacific, these being series production engines of 1 600 cc, 4 cylinder, 4 valves per cylinder.

The Commission is studying the possibility of increasing the engine displacement to 2 000 cc. However, in order to maintain the principle that this must be an economical Formula within the means of a great many drivers worldwide, the criteria governing the acceptance of any new engines will be :

- a) fabrication de série en grande quantité ;
- b) disponible à tout concurrent désireux d'acheter un moteur ;
- c) le prix ne doit pas dépasser celui des moteurs disponibles actuellement.

### MISE EN APPLICATION

Les courses de qualification qui détermineront l'éligibilité pour les finales de la Coupe du Monde F.I.A. commenceront dès octobre ou novembre 1982 dans les régions du Pacifique et en début 1983 en Europe et en Amérique du Nord.

La première série des finales de la Coupe du Monde F.I.A. sera organisée entre septembre et novembre 1983.

Les règlements définitifs pour 1983 seront publiés immédiatement après la prochaine réunion de la Commission en juin.

Une fois que la Commission aura terminé son étude des moteurs de 2 000 cm<sup>3</sup>, toute décision prise comportera un préavis suffisant et prévoiera une période de transition graduelle, en considération surtout de l'implication économique pour préserver à cette Coupe du Monde F.I.A. le caractère d'un Championnat pour Pilotes et non pas d'une bataille entre constructeurs.

- a) Series produced in large quantities ;
- b) Available to any competitor wishing to purchase an engine ;
- c) A cost not to exceed the range of current engines.

### IMPLEMENTATION

The qualifying races which determine eligibility for the F.I.A. World Cup Final will begin in October or November 1982 in the Pacific zones and in early 1983 in Europe and North America.

The first series of F.I.A. World Cup Finals will be held between September and November 1983.

Final regulations for 1983 will be issued immediately following the next Commission meeting in June.

When the Commission concludes its study into 2 000 cc engines, any decision taken will allow for sufficient notice and will allow for a gradual transition keeping foremost in mind the economical impact on the competitor. It is the firm intention to maintain this FIA World Cup as a drivers' Championship, not a contest between manufacturers.

## CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1982

### 1982 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

#### Informations sportives Sporting informations

Applicable au 1er mai 1982  
In force as from 1st of May 1982.

#### Article 18 du chapitre 2 Règlement Standard

g) Au début de chaque ravitaillement le bidon de dégazage doit être vide.

#### Article 18 of the chapter 2 of the Standard Regulations

g) At the beginning of each refuelling the overflow can shall be empty.

#### Informations techniques. Règlement Groupe C. Annexe J

Les précisions suivantes ont été apportées.

Application au 1er juillet 1982.

#### Article 3.3 PARE-BRISE

Un pare-brise constitué de verre feuilleté est obligatoire.

La forme du pare-brise doit être telle qu'à une distance de 5 cm mesurés verticalement vers le bas à partir du point le plus haut de la partie transparente, la surface vitrée ait une largeur d'au moins 25 cm à la corde, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

La forme du pare-brise doit être telle que l'arête supérieure forme une ligne convexe régulière et continue.

2ème alinéa reste inchangé.

Cas de voitures comportant une prise d'air dans une zone devant être obligatoirement vitrée aux termes de la clarification ci-dessus : ces voitures sont admises sans modification jusqu'au 31 mai 1982. Du 1er au 30 juin 1982, elles seront acceptées sans modification, à condition que la prise d'air soit hermétiquement obturée.

Valable jusqu'au 31.12.82

Le verre feuilleté du pare-brise peut être constitué de plus d'une pièce. S'il existe une séparation opaque entre ces parties, celle-ci ne pourra avoir une largeur supérieure à 20 mm.

#### Technical informations. Appendix J. Group C Regulations.

The following clarifications have been made.

In force as from 1st of July 1982.

#### Art 3.3 WINDSCREEN

A windscreen made of laminated glass is compulsory.

The shape of the windscreen must be such that at a distance of 5 cm measured vertically downwards from the highest point of the transparent part, the glass surface has a width of at least 25 cm measured at the chord, on either side of the longitudinal axis of the car.

The shape of the screen must be such that its upper edge forms a regular, continuous convex line.

It must be possible to fit on the windscreen a band 10 cm high (measured vertically) by 95 cm measured horizontally across the chord of the arc between the inner faces of the pillars of the windscreen (and/or of the front rollbar, the centre of which will be 30 cm from the highest point of the car).

Case of cars having an air intake in a zone which, according to the above clarification, should be glazed. These cars will be allowed to run without modification until may 31st 1982. From June 1st to June 30, 1982, they will be accepted without modification to the screen, provided that the air-intake be hermetically closed.

Valid until 31.12.82

The laminated glass of the windscreen may be made up of more than one piece. If there exists an opaque separation between these parts, its width must not be more than 20 mm.

## INFORMATION RALLYES

Décisions de la Conférence Plénière de la FISA en date du 1er mai 1982.

- Stabilité de 5 ans à partir du 1er janvier 1982 avec préavis de 2 ans pour les **Championnats du Monde et d'Europe des Rallyes** pour :
  - a) participation des groupes N, A et B.
  - b) maintien à 200 exemplaires de la production minimale des groupes B.
  - c) autorisation des voitures à 4 roues motrices.
  - d) coefficient d'équivalence des moteurs turbo à 1,4.
- Si la Remise des Prix d'un rallye de Championnat du Monde a lieu dans un délai de 24 heures après l'établissement du classement final, les lauréats sont tenus obligatoirement d'y participer ; les vainqueurs au classement général devant également participer aux autres manifestations officielles.
- Listes des pilotes de rallye de 1ère priorité (Liste A).  
A ajouter : F. Wittman.

### Informations Sportives

#### Championnat du Monde d'Endurance

- 1982** Une coupe réservée aux voitures de groupe B sera attribuée à l'issue de la saison au Constructeur ayant totalisé le plus grand nombre de points au classement final conformément à l'article 10 des Prescriptions Générales applicables aux Championnats de la FIA.
- 1983** Pour les épreuves du Championnat du Monde d'Endurance réservées aux seuls Pilotes un bonus de 50 % des points acquis sera attribué à chaque pilote classé.

#### - Modification du Code Sportif 1982 :

Art. 157bis : le nouveau texte est :

«Le montant des amendes infligées par la FISA servira à la promotion et à l'organisation des Championnats de la F.I.A. Le même texte sera appliqué aux amendes au niveau national».

#### - Titre «Grand Prix»

Toute épreuve dont le nom comporterait le titre Grand Prix devra voir cette appellation soumise à l'approbation du Comité Exécutif de la FISA, cette appellation devra être suivie du type de voitures concernées.

## RALLY INFORMATION

Decisions of the FISA plenary Conference (1st May 1982) :

- 5-years stability as from 1st January, 1982, with 2 years notice, for the **World and European Rallies Championships** for :
  - a) participation of Groups N, A and B
  - b) maintenance at a minimum of 200 production units for Group B cars
  - c) authorisation of 4-wheel drive cars.
  - d) equivalence coefficient of 1.4 for turbo-charged engines.
- If the prize-giving of a World Championship Rally is held within 24 hours of the establishment of the final classification, the prize winners are obliged to participate ; the winners in the general classification must also participate in the other official celebrations.
- Listes of 1st Priority Rally Drivers (List A)  
Add : F. Wittman.

### Sporting Information

#### Endurance World Championship.

- 1982** A cup for Group B cars only shall be awarded at the end of the season to the Manufacturer having obtained the highest total number of points in the final classification in accordance with Article 10 of the General Prescriptions applicable to the FIA Championships.
- 1983** For those events of the World Endurance Championship reserved for Drivers only a bonus of 50 % of the points obtained shall be awarded to each classified driver.

#### - Change to the 1982 Sporting Code :

Art. 157bis, the new text is :

«The fine amounts imposed by the FISA shall be used for the promotion and the organisation of the FIA championships. This text also applies to national fines.»

#### - Title «Grand Prix»

Any event, the name of which includes the title Grand Prix, must have this designation submitted to the FISA Executive Committee for approval. This designation must be followed by the type of cars involved.

# REGLEMENT DES RALLYES TYPE 'RAIDS'

## (Applicable à partir du 1er Janvier 1983)

### DEFINITION

Epreuve de régularité et d'endurance composée soit de secteurs chronométrés, soit de secteurs de liaison, soit les deux réunis.

La longueur du parcours est libre.

### INSCRIPTION

A l'inscription au Calendrier International par l'ASN de l'Organisateur, celui-ci devra fournir l'accord des Autorités Sportives ou Administratives du pays dans lequel se déroule l'épreuve ou des pays traversés par l'épreuve.

Un calendrier spécifique à cette discipline sera établi.

Un minimum de 2 semaines séparera l'arrivée d'une épreuve du départ de l'épreuve suivante.

### ADMISSION DES VOITURES

- 4 roues minimum ;
- 2 roues motrices ;
- 4 roues motrices ;
- camions ;
- voitures non homologuées ;

### REPARTITION DES GROUPES

- 2 roues motrices ;
- 4 roues motrices ;
- camions.

### MESURES DE SECURITE

Casque obligatoire pour tout conducteur au cours de chaque épreuve de classement.

### NOMBRE DE PARTANTS PAR VOITURE, CLASSEMENT

1 à 3 conducteurs.

Il sera établi un classement général pour tous groupes confondus, et un classement pour chaque groupe défini par le règlement particulier de l'épreuve.

Si le Rallye Raid est jumelé avec un Rallye Raid Moto, les classements devront être séparés et établis de manière à ce qu'aucune comparaison de temps ne soit possible.

Exemple :

- classement général par auto ;
- classement au temps imparti par moto.

### AFFICHAGE DES CLASSEMENTS

Un classement provisoire devra être établi à la fin de chaque étape. Il comportera le classement général, et le classement pour chacun des groupes.

Le classement devra également préciser la liste des véhicules mis hors course ou ayant abandonné.

### NOMBRE DE PARTANTS

Le nombre de partants maximum devra être défini par le Règlement Particulier de l'épreuve.

### LICENCES

Tous les concurrents et conducteurs devront être obligatoirement en possession des licences internationales en cours de validité. Les permis de conduire de chaque conducteur devront également être produits aux vérifications administratives.

### OFFICIELS

- Minimum :
- 1 Directeur de course ;
  - 3 Commissaires Sportifs ;
  - 1 Commissaire Technique ;

(tous licenciés auprès d'une ASN reconnue par la FISA).

La FISA délèguera un observateur qui sera pris totalement en charge par l'Organisateur.

### SECURITE MEDICALE

L'Organisateur devra établir un dossier complet (définition et rôle du personnel, description du matériel, secours d'urgence, etc...). Ce dossier devra être joint au projet de règlement.

### REGLEMENT TECHNIQUE

Un règlement technique détaillé devra être établi et respecté pendant toute la durée du Rallye Raid.

### DROITS D'ENGAGEMENT

Définis par le Règlement mais suivant les règles internationales. Les droits d'engagement sans publicité de l'Organisateur ne pourront être supérieurs au double des droits d'engagement avec publicité de l'Organisateur.

Les règlements sportifs, techniques et de sécurité devront parvenir à la FISA au minimum 2 mois avant le départ de l'épreuve.

La FISA délivrera un VISA qui devra obligatoirement être précisé sur le règlement définitif.

La diffusion de tout règlement sans le visa FISA pourra entraîner des pénalisations pouvant aller jusqu'au refus d'inscription l'année suivante.

# RALLY 'RAID' REGULATIONS

## (Valid as from 1st January 1983)

### DEFINITION

Reliability and endurance event, made up either of timed sections or road sections or a combination of the two.

The length of the course is free.

### INSCRIPTION

Upon the inscription in the International Calendar by the ASN of the Organiser, the latter must provide the consent of the Sporting or Administrative Authorities of the country in which the event is to be run, or of the countries crossed by the event.

A specific calendar would be drafted for this type of Rally.

A minimum of 2 weeks shall separate the arrival of one event from the start of another.

### ADMISSION OF CARS

at least 4 wheels ;  
2-wheel drive ;  
4-wheel drive ;  
lorries ,  
non-homologated cars.

### DISTRIBUTION OF THE GROUPS

2-wheel drive ,  
4-wheel drive ;  
lorries .

### SAFETY MEASURES

All drivers must wear a helmet during each special stage.

### NUMBER OF STARTERS PER CAR, CLASSIFICATION

1 - 3 drivers.

A general classification shall be established for all the groups taken together and a classification for each group defined by the supplementary regulations of the event.

If the Rally 'Raid' is paired with a Motor Cycle Rally 'Raid', the classifications must be separated and established so as to make any time comparison impossible.

Example :                      general classification per car ;  
   target time classification per motor cycle.

### POSTING OF THE RESULTS

A provisional classification must be established after each leg. This must include the general classification and the classification for each group.

The classification must also indicate those vehicles which have been excluded or which have retired.

### NUMBER OF STARTERS

The maximum number of starters must be defined in the Supplementary Regulations of the event.

### LICENCES

All the competitors and drivers must hold valid international licences. Each driver's driving licence must be produced at the administrative checking.

### OFFICIALS

Minimum :

1 Clerk of the Course ,  
3 Stewards of the Meeting ;  
1 Scrutineer.

(all holding licences issued by an ASN recognised by the FISA).

The FISA shall delegate an observer whose entire expenses shall be borne by the Organiser.

### MEDICAL SAFETY

The Organiser must compile a full dossier (definition and role of the personnel, description of the equipment, emergency services, etc...).

This dossier must appended to the regulations draft.

### TECHNICAL REGULATIONS

Detailed technical regulations must be drafted and respected throughout the entire duration of the Rally 'Raid'.

### ENTRY FEES

Defined in the Regulations but in accordance with the international regulations.

Entry fees for entrants without the Organisers' advertising may not be more than twice the entry fees for entrants with the Organisers' advertising.

The Sporting, Technical and Safety regulations must be received by the FISA at least 2 months prior to the start of the event.

The FISA shall issue a Visa, the number of which must be indicated in the final regulations.

The issuing of regulations without the FISA Visa could lead to penalties, the most severe of which would be the refusal to accept the inscription of the event the following year.

## MODALITES D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION

(Règlement 1982)

### Article 7-b (variantes) :

Ajouter dans la liste des équipements et organes pouvant être homologués sans minimum de production,

1) après : « une série de rapports de boîte de vitesse » .  
« ... le système de synchronisation étant libre » .

2) après : « arceaux de sécurité » .

« ... et renforts d'arceaux constitués exclusivement d'un simple tube reliant l'arceau à chacun des points supérieurs d'attache de la suspension, à l'avant de la voiture. »

## VOITURES DES ANCIENS GROUPES TRANSFEREES EN GR. A/B

En cas de transfert constructeur attribué après un transfert FISA, le transfert FISA ne sera annulé que 3 mois après la date d'entrée en vigueur du transfert constructeur, afin de laisser un minimum de temps aux licenciés pour adapter leurs voitures aux nouvelles exigences.

## HOMOLOGATION CONDITIONS FOR PRODUCTION CARS

(1982 Regulations)

### Article 7-b (variants) :

Add to the list of equipment and parts able to be homologated without a production minimum

1) after « one set of gearbor ratios » :  
« the synchronisation system being free » .

2) After « rollbars (last item in the list)

add : « ... rollbar reinforcements composed exclusively of a simple tube linking the rollbar to each of the upper mounting points of the suspension, to the fore of the car. »

## CARS OF THE FORMER GROUPS TRANSFERRED TO GR. A/B

Should a constructor's transfer be granted after a FISA transfer, the FISA transfer shall be not be cancelled until three months after the date upon which the constructor's transfer takes effect, in order to give the licence-holders time to adapt their cars to the new requirements.

**1) Modification au chapitre « Equipement de Sécurité » :**

Art. 253-9-2-2-2 (Implantation des arceaux sur la caisse) :

Sur le dessin n° 14, il est précisé que le caisson doit être renforcé par des tubes dans lesquels passent les boulons de fixation de l'arceau.

**2) Modification au chapitre « Réglementation spécifique au Groupe N » :**

Art. 254-6-6-2 (Habitacle) :

Après : « 5) Les sièges baquets sont autorisés à condition de peser au minimum le poids des sièges d'origine. », ajouter :

« ... ou à condition de comporter un lest qui les amène au poids du siège d'origine. »

**3) Modification au chapitre « Réglementation spécifique au Groupe A » :**

Ajouter un article 255-5-7-3-11.

« Il est autorisé de rabattre les bords des tôles des ailes lorsqu'ils font saillie à l'intérieur du logement des roues. »

**4) Modification au chapitre « Voitures de course de Formule Libre »**

Art. 277 - 11ème ligne :

Après : « Article 274-3-5 (1er paragraphe) »  
Ajouter : « ... (voir Annexe J 1981, Règlement F1). »

**1) Modification to the Chapter « Safety Equipment » :**

Art. 253-9-2-2-2 (Fixation of the rollbars to the body) :

On drawing n° 14, it is specified that the box-member must be strengthened by tubes through which the bolts of the rollbar fixations pass.

**2) Modification to the Chapter « Specific Regulations for Group N »**

Art. 254-6-6-2 (Passenger Space)

After : « 5) Bucket seats are allowed, provided that they have at least the same minimum weight as the original seats », add :

« ... or provided that they are ballasted to bring them up to the weight of the original seat. »

**3) Modifications to the Chapter « Specific Regulations for Group A » :**

3 - 1 In article 5-2-1 (clutch) read :

« changed » instead of « modified ».

3 - 2 Change article 5-3-1 as follows :

« Tie-rods for the suspension may be fitted ».

3 - 3 In article 5-3-6 (Shock absorbers) the first sentence is changed as follows :

« Make is free, but not the number, the type (telescopic, arm, etc...), the system of operation (hydraulic, friction, mixed, etc...) nor the supports. »

3 - 4 Change article 5-5-5 (Brake discs) as follows :

« The only operation allowed is rectification ».

3 - 5 Add an article 255-5-7-11 :

« The edges of the wing panels may be folded back if they protrude inside the wheel housing. »

**4) Modification to the Chapter « Formule Libre Racing Cars »**

Art. 277, 11th line

After : « Article 274-3-5 (1st paragraph) »  
add : « ... (see 1981 Appendix J-F1 Regulations) ».

**FICHE D'HOMOLOGATION Gr. N**  
(Voir Bulletin n° 161)

Les tolérances suivantes sont introduites sur les articles de la fiche d'homologation Gr. N.  
Il est bien précisé qu'il s'agit de tolérances de fabrication, et non de préparation.

**3. MOTEUR**

317	d)	Distance de la médiane de l'axe au sommet du piston	+ / - 0,1 mm
	e)	Distance entre le sommet du piston au PMH et le plan de joint du bloc-cylindre.	+ / - 0,15 mm
	f)	Volume de l'évidement du piston	+ / - 0,5 cm <sup>3</sup>
322		Epaisseur du joint de culasse serré	+ / - 0,2 mm
325	g)	Dimensions de la came	+ / - 0,1 mm
326	d)	Levée de came en mm (arbre démonté)	+ / - 0,2 mm
	e)	Levée de soupape en mm avec jeu théorique de distribution	+ / - 0,2 mm
327	k)	Diamètre extérieur des ressorts de soupape (admission)	+ / - 0,2 mm
	m)	Diamètre du fil des ressorts de soupape (admission)	+ / - 0,1 mm
328	l)	Diamètre extérieur des ressorts de soupape (échappement)	+ / - 0,2 mm
	n)	Diamètre du fil des ressorts de soupape (échappement)	+ / - 0,1 mm

**6. TRANSMISSION**

602	d)	Diamètre du (des) disque(s) d'embrayage	+ / - 2,0 mm
-----	----	---	--------------

**7. SUSPENSION**

702	e)	Diamètre du fil des ressorts hélocoidaux	+ / - 0,2 mm
	f)	Diamètre extérieur des ressorts hélocoidaux	+ / - 2,0 mm
703	e)	Epaisseur des lames de ressort	+ / - 0,5 mm
707	d)	Diamètre extérieur des amortisseurs	+ / - 2,0 mm
	f)	Distance assiette-fixation des amortisseurs	+ / - 2,0 mm
	g)	Diamètre de la tige de piston des amortisseurs	+ / - 0,1 mm

**8. TRAIN ROULANT**

801	f)	Déport entre plan de montage et extrémité intérieure (roue)	+ / - 2,0 mm
-----	----	---	--------------

**9. CARROSSERIE**

901	d3)	Poids des sièges	+ / - 1,0 kg
-----	-----	------------------	--------------

**Gr. N HOMOLOGATION FORM**  
(See Bulletin n° 161)

The following tolerances are to be introduced on the following articles of the Group N homologation form.  
Please note that these are manufacturing tolerances and not tuning tolerances.

**3. ENGINE**

317	d)	Distance from gudgeon pin centre line to highest point of piston crown	+ / - 0,1 mm
	e)	Distance between the top of the piston at TDC and the gasket plane of the cylinder block	+ / - 0,15 mm
	f)	Piston groove volume	+ / - 0,5 cm <sup>3</sup>
322		Thickness of the tightened cylinder-head gasket	+ / - 0,2 mm
325	g)	Cam dimensions	+ / - 0,1 mm
326	g)	Cam lift in mm (dismounted cam staff)	+ / - 0,2 mm
	e)	Valve lift in mm with theoretical timing clearance	+ / - 0,2 mm
327	k)	Exterior diameter of the valve springs (inlet)	+ / - 0,2 mm
	m)	Diameter of valve spring wire (inlet)	+ / - 0,1 mm
328	l)	Exterior diameter of the valve springs (exhaust)	+ / - 0,2 mm
	n)	Diameter of valve spring wire (exhaust)	+ / - 0,1 mm

**6. TRANSMISSION**

602	d)	Diameter of the clutch plate(s)	+ / - 2,0 mm
-----	----	---------------------------------	--------------

**7. SUSPENSION**

702	e)	Diameter of helical spring wire	+ / - 0,2 mm
	f)	Exterior diameter of the helical springs	+ / - 2,0 mm
703	e)	Thickness of the spring leaves	+ / - 0,5 mm
707	d)	Exterior diameter of the shock absorbers	+ / - 2,0 mm
	f)	Distance trim-monitoring	+ / - 2,0 mm
	g)	Diameter of the piston rod of the shock absorbers	+ / - 0,1 mm

**8. RUNNING GEAR**

801	f)	Offset between mounting and extreme inner face (wheel)	+ / - 2,0 mm
-----	----	--	--------------

**9. BODYWORK**

901	d3)	Weight of the seats	+ / - 1,0 kg
-----	-----	---------------------	--------------

Liste d'homologation valable à partir du 1.4.82/Homologation list valid as from 1.4.82

(D)	BMW	5006	528 i	3/1 ER	Suspension
				4/3 VO	Suspension
(E)	SEAT	212	Ritmo Crono 100 TC	(1592 cc)	Homologation Groupe B
				1/1 VO	Stabilisateur
				2/2 VO	Amortisseurs
(F)	CITROEN	201	Visa Trophée	3/1 ER	Freins AV.
(I)	LANCIA	210	Rally	(1995 x 1,4 = 2793 cc)	Homologation Groupe B
				1/1 VF	Embrayage - Tableau de bord - Moteur
				2/1 VO	Suspension - freins - Direction - Circuit de carburant - Carrosserie - Transmission.
				3/2 VO	Moteur
	FIAT	5021	Ritmo Abarth 125 TC	3/1 ER	Freins AV
				4/2 ER	Boîte de vitesses
(J)	TOYOTA	5022	Starlet 1300 KP61	(1290 cc)	Homologation Groupe A
				1/1 VO	Carrosserie - B.V. - Couple final - Suspension
				2/2 VO	Freins

NISSAN

211	Silvia	(1991 cc)	Homologation Groupe B
		1/1 VO	Couple final - Freins - Direction - Suspension
5025	Skyline RS	(1991 cc)	Homologation Groupe A
		1/1 VO	Couple final - Freins - Direction - Suspension

(S)

SAAB

5004	99	6/1 VF	Carrosserie
5005	99 Sedan Turbo	7/1 VF	Carrosserie

Liste d'homologation valable à partir du 1.5.82/Homologation list valid as from 1.5.82

(D)

AUDI

5011	Coupé 2,2 l	6/1 ET	Rapports de B.V.
------	-------------	--------	------------------

(F)

CITROEN

201	Visa Trophée	4/3 VO	Freins
-----	--------------	--------	--------

(GB)

FORD

5027	Capri 2,8 i	(2793 cc)	Homologation Groupe A
		1/1 VO	Suspension - Axe AR - Freins
		2/2 VO	Suspension - Freins - Réservoir
		3/1 ER	Suspension

Liste des Transferts définitifs effectués par les Constructeurs  
List of final transfers made by the manufacturers

(F)

CITROEN

5024	CX 2400 GTI	(2348 cc)	Transfert en Groupe A
------	-------------	-----------	-----------------------

(G-B)

ASTON-MARTIN

213 A 8 V

B. L

5023

Jaguar XJS

(5340 cc)

(5343 cc)

Transfert en Groupe B

Transfert en Groupe A

FORD

5026

Escort XR3

(1597 cc)

Transfert en Groupe A

CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Nom de l'épreuve	Observations
24/25 Avril	MAL	I	Malaysian Grand Prix	Nelle/New date : 29/30 Mai
1/2 Mai	MAL	I	Penang Grand Prix	Nelle/New Date : 5/6 Juin
12/13 Juin	NL	I	Zandvoort	Pas de FL8/No FL8
3/4 Juillet	B	I	Coupes Benelux	Annulé/Cancelled
18 Juillet	NL	I	Grote Prijs van Zandvoort	Nelle/New date : 24 Juillet
<b>RALLYES</b>				
23/25 Avril	F		Ronde de la 1ère Terre	Annulé/Cancelled
17/19 Septembre	PL		Rallye de Varsovie	Annulé/Cancelled

COURSE DE COLE - DELL BOVO - DRAGGIER

COURSE DE COTE – OFF-ROAD – DRAGSTER

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
3/4 juillet	F	Course de Côte Carroz Flaine	Annulé/Cancelled
18 juillet	DK	Rallycross Ring Djursland Championnat d'Europe/ European Championship	Annulé/Cancelled
17/18 juillet	NL	Dragsters Zandvoort	Nouvelle inscription/New entry
28/29 août	NL	Rallycross Zandvoort	Nouvelle inscription/New entry
25/26 septembre	CH	Course de Côte St Peterzell-Hemberg	Organisateur : Formel Rennsportclub Postfach 3082 8031 ZURICH Tél. : 01/44.77.09

## KARTING

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
1er Mai	CH	Wohlen	Annulé/Cancelled
9 Mai	F	Crehen	Nouvelle inscription/New entry
30/31 Mai	F	Grand Prix Nice	Nouvelle inscription/New entry : Ligue Côte d'Azur Ch. RUFFA 8 rue du Lycée 06000 NICE
26/27 Juin	MC	Grand Prix de Monaco, Formule K	Annulé/Cancelled
29/30 Mai	CH	Bellinzona	Nouvelle inscription/New entry : Kart Club Ticino Casella Postale 65 6502 BELLINZONA Tél. 092/25.33.31
31 Mai	F	Crolles	Nouvelle inscription/New entry : ASK Grenoble J.M. Rebesco 18 rue Elsa Triolet 38400 ST MARTIN D'HERES