

fédération internationale de l'automobile

NOVEMBRE 1982
N° 173



bulletin mensuel de la fédération internationale du sport automobile

MEMBRES DES COMMISSIONS DE LA FISA POUR 1983
MEMBERS OF FISA COMMISSIONS FOR 1983

SOMMAIRE

NOVEMBRE 1982
N° 173

COMMISSION OFF-ROAD
OFF-ROAD COMMISSION

COMMISSION DE SECURITE
SAFETY COMMISSION

L. NEEDHAM (GB) - President

J. CORSMIT (NL) - Président

J. FERRER (E)

K. STEINMETZ (D)

- MEMBRES DES COMMISSIONS DE LA FISA POUR 1983 (pages 1 à 3)
- COUPE DU MONDE FIA 1983 (pages 4 à 18)
- CHAMPIONNATS D'ENDURANCE (pages 32 et 33)
- INFORMATIONS RALLYES (page 34)
- INFORMATIONS MEDICALES (page 35)
- ANNEXE J (pages 37 et 38)
- LISTE DES TRANSFERTS DEFINITIFS EFFECTUES PAR LES CONSTRUCTEURS . . . (pages 39 et 40)
- LISTE D'HOMOLOGATION (pages 41 à 44)
- MODALITES D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION -
REGLEMENT POUR CONSTRUCTEURS (pages 45 à 62)
- ADDITIFS AU CALENDRIER 1982 (fin du bulletin)
- CALENDRIERS CHAMPIONNATS FIA 1983 (fin du bulletin)

COMMISSION DES VOITURES ANCIENNES
HISTORICAL CARS COMMISSION

COMMISSION D'ENDURANCE
ENDURANCE COMMISSION

G. LUBANS (B) - President

O. MAFFEZZOLI (B) - Président

H. BENNER (A)

W. LYDING (D)

M. BOWLER (GB)

J. ICKX (B)

J.C. MENUT (F)

K. SUZUKI (J)

W. QUDE WEERNINCK (NL)

P. AUMONIER (GB)

G. DOENHOFF (D)

A. BERTAUT (F)

Plus 5 membres F.I.V.A.

J. BISHOP (U.S.A.)

1 Représentant du BPICA

- MEMBERS OF FISA COMMISSIONS FOR 1983 (pages 1 to 3)
- 1983 FIA WORLD CUP (pages 19 to 31)
- ENDURANCE CHAMPIONSHIPS (pages 32 and 33)
- RALLY INFORMATION (page 34)
- MEDICAL INFORMATION (page 36)
- APPENDIX J (pages 37 and 38)
- LIST OF FINAL TRANSFERS (pages 39 and 40)
- LIST OF HOMOLOGATION (pages 41 to 44)
- CONDITIONS FOR THE HOMOLOGATION OF PRODUCTION CARS —
1983 REGULATIONS FOR MANUFACTURERS (pages 63 to 80)
- CHANGES TO 1982 CALENDAR (End of the Bulletin)
- 1983 FIA CHAMPIONSHIPS CALENDAR (End of the Bulletin)

MEMBRES DES COMMISSIONS DE LA FISA POUR 1983
MEMBERS OF FISA COMMISSIONS FOR 1983

COMMISSION OFF-ROAD
OFF-ROAD COMMISSION

L. NEEDHAM (GB) : Président
J. FERRER (E)
B. GRAFENHORST (D)
R. BERIO (I)
A. MONTOISY (B)
P. SUPP (A)
R. YSCHARD (F)
J. CORSMIT (NL)
Z. MACEK (CS)
B. JONSSON (S)
1 Représentant E.R.A. : B. RUNG

COMMISSION DE SECURITE
SAFETY COMMISSION

J. CORSMIT (NL) : Président
K. STEINMETZ (D)
S. ROCCI (E)
A. ROGANO (I)
J.L. BELL (NZ)
F. MURAC (F)
J.M. BORDEU (RA)
R. PEART (CDN)
R. ISOART (MC)
B. MARTIN (U.S.A.)
1 Représentant A.I.C.P. : G. BACCIAGALUPPI
Inspecteur FISA : D. ONGARO

COMMISSION DES VOITURES ANCIENNES
HISTORICAL CARS COMMISSION

G. LURANI (I) : Président
H. BENNIER (A)
M. BOWLER (GB)
J.C. MENUT (F)
W. OUDE WEERNINCK (NL)
G. DOENHOFF (D)
Plus 5 membres F.I.V.A.

COMMISSION D'ENDURANCE
ENDURANCE COMMISSION

O. MAFFEZZOLI (I) : Président
W. LYDING (D)
J. ICKX (B)
K. SUZUKI (J)
P. AUMONIER (GB)
A. BERTAUT (F)
J. BISHOP (U.S.A.)
1 Représentant du BPICA

COMMISSION DES RALLYES
RALLY COMMISSION

G. GOUTARD (F) : Président

M. ARNAU (E)

E. SALITI (I)

C. GLOSSOTIS (GR)

B. BHARDWAJ (EAK)

P. COOPER (GB)

R. SIERRA (RA)

S. JABLONSKI (PL)

C. TORRES (P)

R. ISOART (MC)

L. OESTERLIND (S)

G. YANAKIEV (BG)

1 Représentant du BPICA : J. TODT

COMMISSION DES COURSES DE COTE
HILL-CLIMB COMMISSION

E. SALITI (I) : Président

P. GUTJAR (CH)

M. ARNAU (E)

E. SCHIMPF (D)

M. ADANT (B)

P. SUPP (A)

H. BOQUIS (F)

N. VILARINHO (P)

S. MINARICK (CS)

COMMISSION DE DISCIPLINE
DISCIPLINARY COMMISSION

P. SOCHE (A) : Président

K. BOHRER (E)

C. KUBON (D)

C. HANSEN (DK)

S. ALEFFI (I)

Ph. ROBERTI de WINGHE (B)

H. BOQUIS (F)

J. MAGILL (CDN)

J. MACEDO & CUNHA (P)

H. GOESTER (NL)

COMMISSION TECHNIQUE
TECHNICAL COMMISSION

S. ROCCI (E) : Président

E. MORR (D)

R. SIERRA (RA)

G. BEGHELLA BARTOLI (I)

P. FRERE (B)

K. SUZUKI (J)

F. MURAC (F)

N. EASON GIBSON (GB)

J. BARRABINO (MC)

H. JUNFORS (S)

1 Représentant du BPICA

COMMISSION COUPE DU MONDE

WORLD CUP COMMISSION

GRUPE DE TRAVAIL
DES HOMOLOGATIONS

HOMOLOGATION WORKING GROUP

TABLE DES MATIERES

R. HANNA (CDN) : Président

E. MORR (D)

R. CAUSO (I)

M. MAGNANELLI (I)

K. SUZUKI (J)

K. SUZUKI (J)

R. FROST (NZ)

D. ROGER (F)

J. ROXBURGH (AUS)

J. TIMANUS (USA)

D. ONGARO (GB)

M. VIDAL (E)

G. COUZENS (USA)

R.N. EASON GIBSON (GB)

M. SANTOS (P)

A. KLOPITCHEV (SU)

1 Représentant du BPICA

1. CONDITIONS D'ADMISSION DES VEHICULES

A. Définitions

B. Règlement général

C. Caractéristiques et Dimensions

D. Poids

E. Moteurs

F. Transmission

G. Constatations d'usure et réservoirs, équipements électriques

H. Constatations d'huile et réservoirs

I. Orifices et remplissage et bouchons

J. Structure déformable

K. Découpage

L. Freins

M. Roues et pneus

N. Manivelle

O. Sécurité

4. DIVERS

HOMOLOGATION-WORKING GROUP
DES HOMOLOGATIONS
GROUPE DE TRAVAIL

WORLD CUP COMMISSION
COMMISSION COUPE DU MONDE

E. MORR (D)
K. SUZUKI (J)
D. ROGER (F)
J. TIMANUS (USA)
M. VIDAL (E)
R. N. EASON GIBSON (GB)

COUPE DU MONDE FIA
1983

R. HANNA (CDN) : President
R. CAUSO (I)
K. SUZUKI (J)
R. FROST (NZ)
J. ROXBURGH (AUS)
D. ONGARO (GB)
G. COUZENS (USA)

SERIE DE COURSES INTERNATIONALES
RESERVEES AUX VOITURES DE FORMULE MONDIALE

R. ESCOFFIER (F)
L. GOSTERLING (D)
G. YANAKIS (GR)

M. SANTOS (P)

COMMISSION DE DISCIPLINE
DISCIPLINARY COMMISSION

COMMISSION TECHNIQUE
TECHNICAL COMMISSION

F. BUCHER (A) : President
K. SCHNEIDER (S)
J. HUBER (S)
G. BERTHOUD (S)
C. BERTHOUD (S)
M. GUYOT (S)
H. GUYOT (S)
J. BERTHOUD (S)
J. BERTHOUD (S)
J. BERTHOUD (S)

J. BERTHOUD (S) : President
G. BERTHOUD (S)
M. GUYOT (S)
H. GUYOT (S)
J. BERTHOUD (S)
J. BERTHOUD (S)
J. BERTHOUD (S)

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

TABLE DES MATIERES

1. REGLEMENT GENERAL SPORTIF	6
A. Conditions Générales	
B. Voitures admissibles	
C. Déroulement du Championnat	
2. REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES	7
A. Inspection technique et de sécurité	
B. Procédure de qualification	
C. Procédure de départ	
D. Règlement des stands et de la piste	
E. Procédures d'arrivée et de marquage de points	
F. Réclamations et appels	
G. Report, nouveau départ, annulation	
3. CONDITION D'ADMISSION DES VEHICULES	11
A. Définitions	
B. Règlement général	
C. Carrosserie et Dimensions	
D. Poids	
E. Moteurs	
F. Transmission	
G. Canalisations d'essence et réservoirs, équipements électriques	
H. Canalisations d'huile et réservoirs	
I. Orifice et remplissage et bouchons	
J. Structure déformable	
K. Démarrage	
L. Freins	
M. Roues et pneus	
N. Habitacle	
O. Sécurité	
4. DIVERS	18

**REGLEMENT DE LA
COUPE DU MONDE FIA**

**CHAPITRE 1 : REGLEMENT GENERAL
ET SPORTIF.**

A. Conditions générales.

- A.1 La Coupe du Monde FIA est régie par l'ensemble de statuts et de règlements suivants :
- Le Code Sportif International ;
 - Le Règlement Général & Sportif de la Coupe du Monde FIA ;
 - Le Règlement Standard des Epreuves de la Coupe du Monde FIA ;
 - Le Règlement Technique pour les voitures de Formule Mondiale.

B. Voitures admissibles.

- B.1 Les voitures admissibles aux épreuves de la Coupe du Monde FIA seront des voitures de Formule Mondiale ainsi qu'elles sont définies dans le Règlement Technique de la Coupe du Monde FIA.
- B.2 Aucune autre catégorie ou classe de voitures ne sera autorisée à disputer la Coupe du Monde FIA.

C. Déroulement du Championnat.

- C.1 Pour l'application de la Coupe du Monde FIA, le monde sera divisé en quatre zones : l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Asie et le Pacifique Sud.
- C.2 Les épreuves de la Coupe du Monde seront disputées une fois par an, à raison d'une épreuve dans chacune des zones participantes. Les résultats combinés de toutes les épreuves détermineront le vainqueur du Championnat.
- C.3 Chacune des courses du Championnat sera comptabilisée d'après le système de points suivants, les points étant attribués aux pilotes en fonction de leur position à l'arrivée :
- | | |
|------------------|-----------------|
| 1er : 20 points | 6ème : 6 points |
| 2ème : 15 points | 7ème : 4 points |
| 3ème : 12 points | 8ème : 3 points |
| 4ème : 10 points | 9ème : 2 points |
| 5ème : 8 points | 10ème : 1 point |

Le pilote ayant accumulé le plus grand nombre de points dans les épreuves de la Coupe du Monde FIA sera déclaré Champion de la Coupe du Monde FIA.

En cas d'ex-aequo, ceux-ci seront départagés de la façon suivante :

- Le pilote ayant remporté le plus grand nombre de victoires sera classé en tête ; au besoin, le nombre de secondes places, puis de troisièmes, de quatrièmes et ainsi de suite, sera pris en considération de manière à départager les ex-aequo.
- Si les pilotes sont toujours à égalité, celui qui le premier a remporté une

victoire sera placé en tête ; la seconde, la troisième et les places suivantes seront prises de la même manière en considération afin de départager les ex-aequo.

C.4 Admission et sélection des concurrents.

- Pour être admissible en tant que concurrent de la Coupe du Monde FIA, chaque pilote doit remplir une fiche d'inscription de la Coupe du Monde FIA. Cette fiche, accompagnée des droits d'inscription (somme devant être déterminée par les administrations des différentes zones), doit être envoyée au Secrétaire de la zone dans laquelle l'ASN du pilote est située. Les pilotes dont les ASN ne sont pas situées à l'intérieur de l'une des zones établies peuvent s'inscrire dans la zone de leur choix). La somme provenant des droits d'inscription sera utilisée pour soutenir les activités administratives et promotionnelles de la Coupe du Monde FIA et des manches qualificatives de chaque zone.

- 1) Aucun concurrent ne pourra accumuler des points dans les manches qualificatives de chaque zone avant que le Secrétaire de sa zone n'ait reçu ses droits d'inscription.

- Pour être admissible en tant que concurrent de la Coupe du Monde FIA, chaque pilote doit correspondre aux critères suivants :

- 1) Il doit avoir pris part à l'un des Championnats des zones spécifiés et y avoir acquis une position au classement final. La spécification des Championnats, de zones et des manches qualificatives sera à l'appréciation de la Commission de la Coupe du Monde FIA et apparaîtra sur une liste publiée par cette commission.

- 2) Il doit être en possession d'une Licence Internationale de Catégorie B au minimum toujours en vigueur, d'une Fiche Médicale Internationale, et de l'approbation de son ASN pour qu'il prenne part aux épreuves de la Coupe du Monde FIA.

- 3) Le concurrent qui l'engage doit posséder une Licence de Concurrent actuellement en vigueur, ainsi que l'approbation de son ASN pour qu'il prenne part aux épreuves de la Coupe du Monde FIA.

- 4) Il doit être nommé par les administrateurs de la série des épreuves qualificatives de sa zone et sa nomination doit être approuvée par la Commission de la Coupe du Monde FIA.

- Les engagements aux épreuves de la Coupe du Monde FIA se feront sur in-

invitation de la Commission de la Coupe du Monde FIA. La Commission enverra des invitations aux concurrents appartenant à la liste de concurrents désignés soumise par les membres de la Commission représentant les zones. Un total de trente-six invitations sera établi. Le nombre d'invitations établi pour chacune des zones sera déterminé en fonction d'un rapport fondé sur la quantité relative des participants au sein des Championnats de zone.

Bien que les points permettant de se qualifier puissent être accumulés dans plus d'une zone, les points ne peuvent pas être transférés d'une zone à l'autre.

Si un concurrent est qualifié dans plus d'une zone, son invitation sera délivrée en fonction des priorités suivantes :

- 1) S'il est qualifié dans la zone où se trouve son ASN, son invitation sera délivrée dans cette zone.
- 2) S'il n'est pas qualifié dans la zone qui est la sienne, son invitation sera délivrée dans la zone dans laquelle il a accumulé le plus grand nombre de points qualificatifs.

Si des concurrents qualifiés dans une zone se trouvaient dans l'impossibilité de participer aux manches de la Coupe du Monde FIA, la zone en question pourrait, avec l'accord de la Commission de la Coupe du Monde FIA, désigner en remplacement des concurrents pour prendre leur place.

Si les engagements pour une épreuve donnée de la Coupe du Monde FIA sont inférieurs au maximum de trente-six, des engagements supplémentaires désignés par la zone dans laquelle l'épreuve a lieu peuvent être acceptés, dans la mesure où ces concurrents satisfont aux conditions requises dont la liste apparaît dans les sections 4.a et 4.b, ci-dessus.

- C.5 Il y aura des épreuves de la Coupe du Monde FIA disputées chaque année, à raison d'une épreuve dans chacune des zones participantes.
- C.6 Les endroits où seront courues les épreuves comptant pour la Coupe du Monde FIA seront déterminés par la Commission de la Coupe du Monde FIA parmi les endroits désignés par les membres de la Commission représentant chacune des zones.
- C.7 Déroulement des épreuves de la Coupe du Monde FIA.

Chaque épreuve comptant pour la Coupe du Monde FIA sera une épreuve de trois jours en conformité avec le programme suivant :

Première journée :

30 minutes d'essais non-chronométrés, suivis par un intermède d'au moins une heure.

30 minutes d'essais non-chronométrés, suivis par un intermède d'au moins trois heures.

45 minutes de séance qualificative.

Deuxième journée :

30 minutes d'essais non chronométrés, suivis par un intermède d'au moins trois heures.

45 minutes de séance qualificative.

Troisième journée :

15 minutes de tours de chauffe non-chronométrés, suivis par un intermède d'au moins trois heures.

Quinze minutes de procédure de départ. Course.

Chaque course comportera un départ arrêté et se déroulera sur une distance d'environ 160 km (100 miles).

CHAPITRE 2 : REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES.

A. Inspection technique et de sécurité.

A.1 Avant de se rendre sur la piste pour les essais, les qualifications ou la course, chaque voiture et l'équipement de sécurité du pilote doivent recevoir l'approbation des Commissaires Techniques. Les voitures peuvent être vérifiées dans un but à la fois de sécurité et d'admissibilité ; cependant, une telle inspection ne certifie pas le respect du règlement.

A.2 La responsabilité de s'assurer que le véhicule et l'équipement de sécurité du pilote sont conformes au règlement incombe à tout moment au concurrent.

A.3 Les voitures impliquées dans des accidents ou modifiées après une inspection technique sont sujettes à une réinspection et à une nouvelle approbation.

A.4 A la fin des séances qualificatives et/ou des courses, des voitures peuvent être désignées et réquisitionnées pour être soumises à plus ample inspection et démontage. Les concurrents des voitures réquisitionnées auront la responsabilité d'effectuer tout travail et/ou démontage réclamé par les commissaires techniques.

B. Procédure de qualification.

B.1 Pendant les qualifications, les voitures seront chronométrées à chaque tour.

B.2 Le meilleur temps au tour réalisé par un pilote particulier sur un châssis particulier sera reconnu, sans qu'il soit tenu compte de la séance au cours de laquelle il a été accompli.

B.3 Les couples pilote/voiture seront placés sur la grille de départ dans l'ordre des temps réussis par ces couples pilote/

voiture au cours des qualifications, avec les plus rapides à l'avant. En cas d'ex-aequo, le pilote réussissant son temps le plus rapide le premier sera placé devant.

B.4 Sauf dans les cas spécifiés aux sections (6) et (7), ci-dessous, tous les pilotes doivent accomplir pendant les qualifications et dans la voiture à bord de laquelle ils s'aligneront pour la course un temps au tour minimum établi à 110 % de la moyenne des trois meilleurs temps de qualification réalisés par trois pilotes différents dans trois voitures différentes (les trois premiers qualifiés).

B.5 Le nombre maximum de voitures admises à prendre le départ de chaque épreuve sera de trente. En fait, le nombre réel des voitures admises à prendre le départ sera le nombre maximum admis ou bien le nombre de couples pilote/voiture réussissant les 110 % du temps au tour requis spécifiés en B.4, ci-dessus, le nombre le plus bas ayant la priorité.

B.6 Un pilote qui a changé de châssis après avoir réussi une position sur la grille conservera sa place sur la grille pourvu qu'il s'aligne au départ de la course dans un châssis de la même marque et de la même classe que la voiture à bord de laquelle il s'était qualifié.

B.7 Seuls les Commissaires Sportifs, sur la demande du Directeur de Course, peuvent admettre des exceptions à cette procédure de qualification. Des remaniements à la règle de qualification des 110 % ne peuvent être apportés qu'en cas de force majeure.

C. Procédure de départ.

C.1 Une procédure de départ standard sera mise en place à toutes les épreuves de la Coupe du Monde FIA. Cette procédure s'établit comme suit :

a. Quinze minutes avant le départ prévu de la course, la sortie des stands sera ouverte. Les voitures quitteront les stands pour un tour de chauffe. Au terme de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille suivant les positions de départ qui leur reviennent, avec leur moteur arrêté.

b. Dix minutes avant le départ prévu de la course, la sortie des stands sera fermée. Les voitures se trouvant toujours dans les stands ne seront admises à prendre le départ que sur l'ordre du Directeur de Course et après que l'ensemble du plateau sera passé devant la sortie des stands au cours du premier tour de la course. La fermeture de la sortie des stands sera signalée par un avertissement donné deux minutes plus tôt.

c. L'accès à la grille ne sera plus autorisé cinq minutes avant le début du tour de formation et cinq minutes après la fermeture de la sortie des stands. Toute

voiture qui ne se trouvera pas en position sur la grille à ce stade de la procédure doit être reconduite vers le couloir des stands et ne sera autorisée à prendre le départ de la course qu'eu égard aux stipulations de l'article C.1.b., ci-dessus.

d. L'approche du départ sera annoncée par la présentation de panneaux accompagnés d'un avertissement sonore. Ces panneaux seront présentés et devront être interprétés de la façon suivante :

1) Panneau de cinq minutes : fermeture de la grille et début du compte à rebours.

2) Panneau de trois minutes : toutes les personnes autres que les pilotes, les officiels et les membres des équipes munis d'appareils de démarrage auxiliaires, doivent évacuer la grille.

3) Panneau d'une minute : les moteurs doivent être démarrés, et chacun doit évacuer la grille.

e. Une minute après le panneau d'une minute, un drapeau vert sera présenté à l'avant de la grille afin d'indiquer que les voitures vont commencer à effectuer un tour complet du circuit, en respectant l'ordre de départ de la grille, la voiture qualifiée en pôle position réglant l'allure du reste du plateau. Tout dépassement sera interdit au cours de ce tour de formation. Toute voiture se trouvant dans l'impossibilité de s'élancer avec le reste du plateau se retrouvera à la queue de celui-ci et ne sera pas autorisée à reprendre sa position sur la grille. Si une voiture placée dans cette situation se trouve dans l'impossibilité de démarrer immédiatement puis de se mettre à la queue du reste du plateau, elle doit être déplacée vers le couloir des stands, et ne sera autorisée à prendre le départ de la course qu'eu égard aux stipulations de l'Article C.1.b, ci-dessus. Les positions laissées vacantes sur la grille dans de telles conditions doivent être maintenues ; "boucher les trous" de la grille est interdit et sera interprété comme un départ volé.

f. Un officiel portant un panneau où est inscrit le nom du pilote ou le numéro de la voiture se tiendra derrière le mur des stands ou la barrière protectrice, au même niveau que la position sur la grille du pilote. Les voitures, en revenant vers leurs positions de départ, s'arrêteront dans leurs positions respectives sur la grille et au même niveau que les panneaux appropriés. Quand la voiture sera en place et immobile, l'officiel abaissera son panneau et s'éloignera du mur des stands.

g. Quand le starter pourra voir, d'après

l'enlèvement de tous les panneaux, que la grille est en place et immobile, il allumera un feu rouge. A n'importe quel moment consécutif, mais dans un délai compris entre quatre et sept secondes, la course sera commencée dès lors que le feu rouge aura été remplacé par un feu vert.

h. S'il est nécessaire à n'importe quel moment, d'interrompre la procédure sus-décrite, un panneau de DEPART RETARDE sera présenté à l'avant de la grille. Si cela se produit après le début du compte à rebours, la procédure du départ reprendra au panneau cinq minutes.

i. La forme de la grille sera celle d'une grille décalée avec deux colonnes et une voiture par rang (voir diagramme). La distance entre les rangs successifs sur la grille sera au minimum de six mètres (20 pieds). Le côté de la position sera désigné par les organisateurs sur la base de leur connaissance du circuit.

Pôle		ou Pôle	
	2		2
3			3
	4		4
5			5

j. Les pilotes dont les voitures se trouvent sur la grille au moment de la fermeture de la dite grille ne peuvent pas conduire une voiture autre que celle qui se trouve sur la grille (sauf dans le cas d'une course entièrement nouvelle, comme il est spécifié ci-dessous au paragraphe G.1.a).

D. Règlement des stands et de la piste.

D.1 Tous les membres de chacune des équipes doivent être vêtus d'uniformes propres et identifiables.

D.2 Tous les membres d'une équipe qui travaillent dans le couloir des stands doivent être adéquatement habillés (chaussures, pantalons longs, chemise), et ce, d'un bout à l'autre de l'épreuve.

D.3 Les départs "à la poussette" seront admis avant le début du tour de formation, et, à l'appréciation du Directeur de Course, sur la grille de départ. En dehors des cas où cela est spécifiquement autorisé par le Directeur de Course immédiatement après le départ de la course, on ne pourra démarrer les moteurs en poussant ou en tirant la voiture, pas plus dans le couloir des stands que sur le circuit une fois que la course est commencée.

D.4 Une source d'énergie auxiliaire peut être à tout moment utilisée pour démarrer le moteur pendant l'épreuve, mais seulement dans les stands et sur la grille de départ.

D.5 Le démarreur ne peut pas être utilisé

comme moyen de propulsion, pas plus sur la piste que dans le couloir des stands.

D.6 Pas plus de quatre personnes ne seront admises devant le stand à exécuter des réparations mécaniques, des ajustements, des changements de pneus, etc. Si le pilote participe aux travaux sur sa voiture, on le compte comme étant l'une des quatre personnes. Une personne supplémentaire peut être placée avec un extincteur, mais elle ne peut exécuter aucun travail sur la voiture.

D.7 En plus du personnel admis ci-dessus, un représentant d'une industrie d'équipement est autorisé à examiner les organes ou l'équipement d'une voiture. Cet inspecteur ne peut prêter aucune assistance physique.

D.8 Deux personnes par voiture au maximum peuvent se tenir auprès du mur des stands pour la signalisation.

D.9 Chaque concurrent doit prendre ses propres dispositions quant à la manipulation du carburant, de l'eau et de l'huile dans les stands. En répandre excessivement ou les manipuler sans précaution ne sera pas toléré.

D.10 Pendant le ravitaillement en carburant, nul ne doit se trouver sous la voiture, et il faut qu'une personne se trouve près de la voiture munie d'un extincteur adéquat. Il entre dans la responsabilité du concurrent de fournir à la fois l'extincteur et la personne. Pendant le ravitaillement en carburants, le pilote doit se trouver à l'extérieur de la voiture et le moteur doit être arrêté.

D.11 Le concurrent devra fournir un extincteur (d'une capacité minimum de 5 kg de produit chimique sec) pour son stand, où l'extincteur se trouvera en permanence.

D.12 Seul le pilote peut réparer sa voiture ou travailler dessus à l'extérieur de la zone des stands. Il lui est possible de faire des allées et venues vers les stands pour obtenir pièces et équipement, mais le pilote ne pourra recevoir aucune autre assistance.

D.13 Les pilotes ne pourront pas pousser leur voiture sur la piste. Il est possible que les officiels déplacent, ou assistent un pilote essayant de déplacer une voiture en panne vers une zone sûre, sans que pour cela des sanctions soient prises contre cette voiture, et cette voiture pourra continuer la course dans la mesure de ses possibilités. Le paragraphe (3) ci-dessus doit être observé en ce qui concerne le démarrage du moteur.

D.14 Les lubrifiants pour le moteur et la transmission ne peuvent être rajoutés pendant la durée d'une course.

D.15 Procédure à suivre en cas de pluie :

- a. Si plus de la moitié des pilotes choisissent de débiter la course avec des pneus "pluie", la course sera considérée comme étant une course "par temps de pluie", et un panneau COURSE PAR TEMPS DE PLUIE sera présenté pendant les cinq premiers tours de la course. S'il n'en est pas ainsi, la course sera considérée comme étant une course "par temps sec", et aucun signal ne sera émis.
 - b. Si, pendant une course "par temps sec", la pluie se met à tomber avec une abondance telle que, de l'avis du Directeur de Course, la sécurité pâtirait de ce que l'on continue, les voitures seront dirigées vers les stands afin qu'on puisse leur monter des pneus "pluie". Cela se fera au moyen d'une présentation de drapeaux noirs sur la totalité du circuit cependant qu'un drapeau rouge sera présenté sur la ligne de départ/arrivée. En recevant ce signal, les voitures poursuivront lentement leur route sur le circuit avant de rentrer aux stands. Les seuls travaux autorisés sur les voitures dans cette phase de l'épreuve sont le changement des pneus et le réglage des barres anti-roulis ; aucune autre intervention n'est autorisée.
 - c. La course aura un nouveau départ selon les critères qui président aux nouveaux départs inclus dans le présent règlement.
 - d. Si la course est considérée comme étant une course "par temps de pluie" et que la piste vient à sécher, la course ne sera pas interrompue pour qu'il soit procédé à des changements de pneus.
- D.16 Une fois qu'un pilote a conduit une voiture donnée dans une course donnée, il ne pourra pas conduire par la suite une autre voiture dans cette même course.

E. Procédure d'arrivée et de classement.

- E.1 Pour être classée comme ayant fini la course, une voiture doit avoir effectué au minimum la moitié du nombre total de tours que comporte la course, ou au minimum la moitié du nombre total de tours effectués par la voiture de tête si celui-ci est inférieur au nombre total prévu.
- E.2 Les positions finales seront déterminées en fonction du nombre de tours effectués, sans tenir compte du fait que la voiture roulait ou non à la fin de la course. Dans le cas où les voitures auront effectué le même nombre de tours, le classement sera déterminé en fonction des temps qu'elles auront mis pour compléter ces tours.

- a. Dans le cas d'une course courue en deux parties (voir le paragraphe (b) ci-après), les voitures seront classées comme il est précisé ci-dessus ; le temps mis par une voiture pour compléter les tours prévus sera considéré comme étant le total des temps qu'elle aura mis pour la première et pour la deuxième partie.
- b. Les voitures devront achever leur dernier tour dans les cinq minutes qui suivent le déploiement du drapeau à damiers. Les tours effectués après ce moment ne seront pas pris en compte. Les voitures ayant effectué le même nombre de tours seront classées en fonction de l'ordre dans lequel elles auront franchi la ligne d'arrivée au dernier tour.

E.3 Si le drapeau à damier (indiquant la fin de la course) est présenté en avance par inadvertance, on estimera que la course s'arrête au moment de l'apparition de ce drapeau. Si le drapeau est d'abord présenté à celui qui est en tête, le classement final sera déterminé en fonction des prévisions de l'Art. (2) ci-dessus. Si le drapeau est d'abord présenté à une voiture autre que celle de celui qui est en tête, le classement final sera déterminé comme si le drapeau avait été présenté d'abord à celui qui est en tête au moment où il aurait achevé son dernier tour entièrement pris en compte pour le classement, et en fonction des prévisions de (2) ci-dessus.

E.4 Si le drapeau à damier est présenté par inadvertance après que celui qui est en tête a effectué le nombre de tours prescrit, on estimera que la course s'est achevée au moment où celui qui est en tête franchit la ligne d'arrivée ayant bouclé le nombre de tours prescrit. Le classement final sera déterminé comme si le drapeau avait été présenté d'abord à celui qui est en tête au moment où il aurait fini de boucler ces tours, et en fonction des prévisions de (2) ci-dessus.

E.5 Les points seront attribués à ceux qui finissent selon l'échelle décrite au Chapitre 1, dans la section C.3 du présent règlement.

F. Réclamations et appels

F.1 Les réclamations ne peuvent être présentées que par un concurrent. Elles devront être posées et seront reçues eu égard aux stipulations du Code Sportif International et au présent règlement. Les réclamations doivent être présentées par écrit et elles doivent être accompagnées d'une caution de réclamation d'un montant de 100.00 Dollars (en monnaie américaine ou l'équivalent local).

F.2 Les réclamations contre une décision des Commissaires Sportifs doivent être présentées et seront reçues eu égard aux stipulations du Code Sportif International

et au présent règlement. Un avis par écrit d'intention de faire appel doit être remis au Commissaire Sportif en Chef de l'épreuve moins d'une heure après avoir annoncé cette décision aux Commissaires. L'avis d'intention de faire appel doit être accompagné d'une caution d'appel s'élevant à 500.00 Dollars (en monnaie américaine ou l'équivalent local) qui sera payable à l'ASN du pays où l'épreuve est organisée. L'appel écrit doit être reçu par l'ASN en question dans les deux jours qui suivent l'annonce de la décision des Commissaires.

G. Report, nouveau départ, annulation.

G.1 Si la course n'est pas commencée, ou si la course est commencée mais que moins de soixante pour cent du nombre de tours prescrit ont été accomplis par la voiture de tête au moment où la course est arrêtée, la procédure suivante sera mise à exécution :

a. Si la voiture de tête a accompli moins de deux tours au moment où la course est arrêtée, la course sera considérée comme nulle et non avenue. Le départ sera donné à une nouvelle course en utilisant les positions de la grille originale, et cette course se déroulera sur toute la distance prévue. Si certains de ceux qui devaient originalement prendre part à la course se trouvent dans l'impossibilité de s'aligner pour le nouveau départ, il sera permis à des concurrents de réserve de compléter la grille, dans la mesure où ils auront satisfait aux critères de l'engagement et des qualifications établis ci-dessus et dans la mesure où la grille est ajustée en conséquence. Si un concurrent ayant participé au premier départ se trouve dans l'impossibilité de participer au nouveau départ et que la grille ne peut être complétée en conséquence, la place de ce concurrent sur la grille doit être laissée vacante. S'il n'est pas possible de donner un nouveau départ, et si on n'est pas en mesure de fixer une autre date pour la course, il ne sera attribué ni points ni prix.

b. Si la voiture de tête a accompli un minimum de deux tours mais moins de soixante pour cent du nombre total de tours au moment où la course est arrêtée, la course sera considérée comme étant en deux parties : l'ordre à la fin de la première partie sera celui de la fin du tour précédent l'arrêt de la course, et la distance de la deuxième partie sera celle nécessaire pour atteindre toute la distance prévue. La grille du nouveau départ sera établie selon la forme décrite à l'Art. 2.C.1.i ci-dessus. Seules les voitures ayant pris le départ d'origine seront admises à condition qu'elles n'aient pas officiellement abandonné au moment de l'arrêt de la course, qu'elles aient pu rentrer aux stands par elles-mêmes et par toute voie autorisée, et qu'elles

aient été jugées aptes à repartir par les Commissaires Techniques. Aucune voiture de réserve ni aucun mulet ne seront admis. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, la moitié des points et tous les prix en espèces seront attribués.

G.2 Si la course doit être arrêtée alors qu'au moins soixante pour cent du nombre total de tours ont été accomplis par la voiture de tête au moment où la course a été arrêtée, la course sera considérée comme achevée au moment de l'arrêt. Les classements finaux seront déterminés eu égard aux stipulations de la section (E) ci-dessus.

CHAPITRE 3 : CONDITIONS D'ADMISSION DES VEHICULES.

A. Définitions.

A.1 Formule Mondiale : automobile de type monoplace aux roues découvertes dont la seule finalité sont les épreuves de vitesse sur circuits fermés ou parcours fermés, utilisant des moteurs approuvés construits sur la base d'un quatre cylindres de série à quatre temps.

A.2 Carrosserie : Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture léchées par les filets d'air extérieurs, à l'exception des structures substantielles de sécurité et des parties incontestablement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et du train roulant. Les radiateurs seront considérés comme faisant partie de la carrosserie.

A.3 Dispositif aérodynamique : Toute partie de la voiture dont la fonction primordiale est d'influer sur les performances aérodynamiques.

A.4 Roue : Le mot "roue" ne comprendra que flasque et jante.

A.5 Roue complète : les mots "roue complète" comprendront flasque, jante et pneu monté et gonflé.

A.6 Epreuve : Une épreuve sera constituée par les essais officiels, les qualifications les tours de chauffe, la course et toutes fonctions officielles liées, comme l'inspection technique et l'enregistrement.

B. Règlement général.

B.1 Le règlement suivant régissant la construction de voiture de Formule Mondiale est délivré par la Commission de la Coupe du Monde FIA. Chaque année, à la fin du mois d'octobre, la Commission publiera tous changements apportés à ce règlement, et ces changements éventuels prendront effet immédiatement après l'ultime manche de la Coupe du Monde de l'année suivante.

a. Pour 1984 uniquement, les change-

ments apportés à ce règlement pourront être annoncés avant le 31.12.82. Les changements nés de problèmes de sécurité peuvent être apportés à n'importe quel moment et prendront effet dès leur publication à moins qu'une autre date ne soit spécifiée.

- B.2 Si l'on estime qu'une automobile est dangereuse, elle pourra être exclue par les Commissaires Sportifs sur la demande du Directeur de Course.
- B.3 Les automobiles doivent être en règle avec ce règlement à tout moment de l'épreuve.
- B.4 Toutes les mesures seront prises pendant que la voiture est immobile sur une surface plate et horizontale.

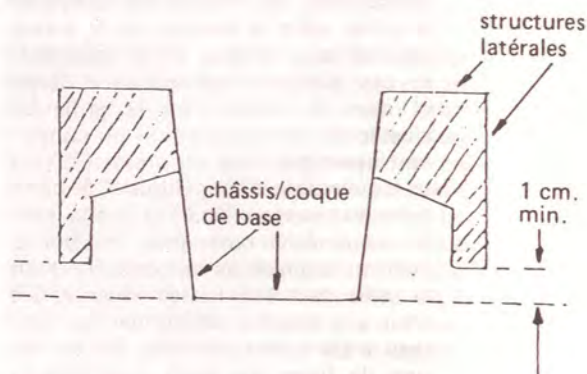
C. Carrosserie et dimensions.

- C.1 La largeur hors-tout de la voiture, y compris les roues complètes (avec les roues directrices dirigées vers l'avant) ne devra pas dépasser 200 cm (78.8").
- C.2 La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 150 cm (59.1"). Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV qui excéderait une largeur hors-tout de 110 cm (43.3") ou qui s'étendrait latéralement sur plus de 55 cm (21.7") à partir de l'axe longitudinal de la voiture ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV, pilote à bord et assis normalement, quelle que soit la quantité de carburant.
- C.3 La largeur hors-tout de la carrosserie, depuis l'arrière du point le plus en avant des roues AV complètes jusqu'à l'axe des roues AR, ne devra pas être supérieure à 130 cm (51.2"). Les structures déformables sont incluses dans cette largeur.
- C.4 En arrière de l'axe des roues AR, la carrosserie ne pourra dépasser 110 cm (43.3") en largeur hors-tout, non plus que dépasser de plus de 55 cm (21.7") l'axe longitudinal de la voiture.
- C.5 Aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 80 cm (31.5") en arrière de l'axe des roues AR ni à plus de 100 cm (39.4") en avant de l'axe des roues AV.
- C.6 A l'exception de la structure comprenant l'arceau de sécurité, aucune partie de la voiture ne pourra se trouver à plus de 90 cm (35.4") du sol, la voiture étant dans son assiette normale de course (pilote à bord et assis normalement). Toute partie de l'arceau étant à une hauteur par rapport au sol de plus de 90 cm (35.4") ne doit pas avoir une forme telle qu'elle puisse avoir une influence aérodynamique en créant une poussée verticale. Toute partie ayant une influence aérodynamique et/ou toute partie de la carrosserie et les points de fixation de la carros-

série doivent être solidement fixés à la partie entièrement suspendue de la voiture (châssis/coque), ne doivent comporter aucun degré de liberté par rapport à la partie entièrement suspendue de la voiture (châssis/coque) et ne doivent jamais être mobiles par rapport au châssis/à la coque.

- C.7 A n'importe quelle section transversale de la voiture depuis le bord arrière des roues AV complètes jusqu'au bord avant des roues AR complètes, aucune partie de la voiture à l'exception de la structure de base du châssis/de la monocoque ne peut se trouver sous une ligne horizontale située 1 cm (0.4") au-dessus du fond du châssis/de la monocoque. Cette mesure (voir diagramme) sera effectuée sans qu'il soit tenu compte des têtes de boulons, des rivets, etc. Les jupes, la carrosserie ou les pontons latéraux flexibles, mobiles ou montés sur gonds sont interdits.

- a. Le dessin de cette section (3.B.8) est de contrôler l'effet de sol sur toutes les voitures en interdisant de "fermer hermétiquement" ou de combler l'espace entre la carrosserie et la surface de la route, et de le faire d'une façon uniforme et équitable. Tout moyen adopté pour circonvenir ce dessein sera automatiquement considéré comme une infraction au présent règlement.



D. Poids

- D.1 Le poids de la voiture sans son pilote ne doit pas être inférieur à 476 kg (1050 lbs). Ce poids sera mesuré dans la configuration qui est celle de la voiture quand celle-ci est saisie en vue du pesage; l'addition ou la soustraction de fluides ne seront ni autorisées ni exigées.

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

E. Moteurs.

- E.1 Seuls les moteurs approuvés dont la liste figure ci-dessous seront admis à tous

essais officiels, qualifications ou courses.

E.2 Chaque moteur approuvé sera décrit sur une fiche d'homologation de Moteur de la Coupe du Monde FIA. Ces fiches seront considérées comme étant autant de modifications au présent règlement et jouiront d'autant de force et de validité que le présent règlement.

E.3 Le moteur doit se conformer aux dimensions et spécifications indiquées sur la fiche d'homologation de la Coupe du Monde FIA pour le moteur spécifié, et il ne doit pas être modifié ou transformé de quelque manière que ce soit, à moins que cela ne soit spécifiquement autorisé ou exigé par le présent règlement ou la fiche d'homologation.

E.4 Moteurs approuvés.

Fabricant	Moteur	Fiche n°
Ford	BDA	WC-E-01

E.5 Modifications autorisées : Sauf indication contraire sur la fiche d'homologation du moteur approuvé, les modifications suivantes sont autorisées.

a. N'importe quel collecteur d'admission peut être utilisé, dans la mesure où il ne remplit aucune fonction supplémentaire (dosage d'air ou de carburant, par exemple). Pour l'application de cette partie du présent règlement, le collecteur d'admission inclura toutes ses pièces qui se trouvent entre la face du collecteur du corps du carburateur et la face du collecteur de la culasse.

b. N'importe quel carburateur de série, disponible dans le commerce, peut être utilisé, dans la mesure où le diamètre de l'ouverture maximale du carburateur à son papillon est de 50 mm (1.97") et où au maximum un corps de carburateur par cylindre est utilisé. Le système original d'étranglement du constructeur doit être conservé. L'injection de carburants, la suralimentation ou la turbocompression sont interdites.

c. N'importe quelle(s) pompe(s) à essence peut (peuvent) être utilisé(e)s.

d. L'utilisation de n'importe quel(s) collecteur(s) d'échappement est autorisée. La (les) sortie(s) d'échappement, quand elle(s) est (sont) dirigée(s) vers l'arrière de la voiture, ne doit (doivent) pas être située(s) à plus de 60 cm (23.6") du sol.

e. L'utilisation de n'importe quelle pompe tout carter d'huile/d'un carter sec pour l'huile est autorisée.

f. L'utilisation de n'importe quel vilebrequin ayant la course spécifiée sur la

fiche d'homologation du moteur est autorisée.

g. Les chapeaux de supports principaux et les boulons qui les maintiennent peuvent être renforcés ou changés, pourvu que le nombre original de boulons reste inchangé.

h. N'importe quels pistons, segments de pistons et axes de pistons du même matériau de base que le matériau standard peuvent être utilisés.

i. L'utilisation de n'importe quelles bielles motrices du même matériau de base que le matériau standard est autorisée.

j. Le changement d'embrayage et de volant-moteur est autorisé, pourvu qu'il n'y ait pas d'augmentation dans le diamètre de l'embrayage.

k. N'importe quel(s) arbre(s) à cames peut (peuvent) être utilisé(s) pourvu que le nombre et le type des paliers d'arbre à cames, les profils des cames et leurs angles relatifs de distribution restent identiques à ceux marqués pour le moteur en question sur sa fiche d'homologation.

l. Le remplacement de n'importe quel arbre ou pignon de renvoi par un autre arbre ou pignon du même matériau de base que le matériau standard est autorisé, pourvu que l'arbre substitué ne soit pas capable de remplir des fonctions dont l'arbre standard est incapable.

m. Les galets de poussoirs peuvent être transformés ou changés, pourvu que leur forme de base reste la même.

n. Les changements de ressorts de soupapes, de cuvettes et clavettes des ressorts de soupapes sont autorisés.

o. Les couvercles de cames peuvent être remplacés, pourvu que le couvercle de remplacement ne permette aucune fonction que le couvercle standard ne pouvait remplir (sauf dans le cas (r), ci-dessous).

p. Les soupapes et les guides de soupapes sont libres, pourvu que le diamètre de la tête de soupape reste identique à celui spécifié dans la fiche d'homologation du moteur en question et que les axes des soupapes ainsi que leurs angles ne soient pas changés.

q. Le taux de compression peut être augmenté par usinage, par l'utilisation de n'importe quel(s) joint(s) de culasse(s), ou par l'élimination des joints de culasses.

r. L'installation de n'importe quel évent ou reniflard de moteur est autorisée.

- s. La marque et l'emplacement de la bobine d'allumage et du condensateur peuvent être changés. N'importe quel distributeur et/ou allumage à transistors peuvent être utilisés et l'emplacement ainsi que le fonctionnement de ces éléments sont laissés libres, pourvu que l'installation et les éléments ne remplissent aucune autre fonction. N'importe quels marque ou type de bougies peuvent être utilisés, mais leur nombre doit rester le même.
 - t. La dynamo ou l'alternateur sont laissés libres et facultatifs.
 - u. L'utilisation de n'importe quel démarreur est autorisée, pourvu qu'il puisse être monté sans apporter de modifications au moteur.
 - v. Les poulies et les engrenages peuvent être transformés ou remplacés, sans restriction d'origine ou de matériau, pourvu que le système d'entraînement de l'arbre à cames du constructeur soit conservé. L'utilisation de n'importe quel amortisseur de vibrations du vilebrequin est autorisé. Les chaînes et les courroies peuvent être remplacées par d'autres chaînes ou courroies sans restriction d'origine.
 - w. Des coussinets peuvent être ajoutés là où aucun n'est monté d'origine, pourvu que l'axe où est monté le coussinet ne s'en trouve pas changé.
 - x. Les conduites d'eau et d'huile ne reçoivent aucune restriction et peuvent être réduits ou bouchés.
 - y. Les éléments d'entraînement du tachymètre peuvent être montés sur le moteur à n'importe quel endroit, pourvu qu'ils ne remplissent aucune autre fonction.
 - z. Toute surface extérieure du moteur peut être plaquée, peinte ou anodisée. Les surfaces internes non-porteuses du moteur peuvent être peintes.
 - aa. L'utilisation de n'importe quels composants de moteur alternatif considérés comme des pièces de rechange (telles que joints, vis, boulons, rondelles, etc.) est autorisée. Les paliers peuvent être remplacés par des paliers sans restriction d'origine, pourvu que leur nombre reste inchangé par rapport à l'équipement standard. Des chemises de cylindres peuvent être montés pourvu que les chemises soient fabriquées de la même matière que celle fournie à l'origine par le fabricant du moteur.
 - bb. Il est permis d'alléger, d'équilibrer ou de modifier la forme des composants standard du moteur à l'aide d'outils (à moins que quelque restriction n'ait été apportée), pourvu qu'il soit toujours possible de les identifier catégoriquement comme étant standard. Il n'est pas permis de prolonger ou d'ajouter quelque matériau que ce soit aux dits composants de moteur, sauf si le présent règlement l'autorise spécifiquement.
 - cc. Un entretien et des réparations normaux, comme ceux qui seraient pratiqués dans un garage commercial destiné aux voitures de tourisme, sont autorisés.
 - dd. En dépit de toutes les modifications autorisées ci-dessus, l'utilisation du titane dans quelque partie que ce soit du moteur est interdite.
- F. Transmission.**
- F.1 La transmission ne doit pas comporter plus de cinq vitesses AV et doit être munie d'une marche AR, qui doit être en état de fonctionnement quand commence l'épreuve et pouvoir être actionnée par le pilote quand il est normalement assis en position de conduite.
 - F.2 La voiture ne peut être propulsée que par les deux roues AR.
- G. Canalisations de carburant et réservoirs, câbles et équipement électrique.**
- G.1 Sauf si les câbles, les canalisations et l'équipement électrique sont conformes aux exigences de l'industrie aéronautique pour ce qui est de leur emplacement, du matériau et des raccordements, ils doivent être placés ou montés d'une façon telle qu'une fuite ne puisse avoir pour résultat une accumulation de fluides dans l'habitacle ou un contact entre tel ou tel liquide et tel ou tel câble ou équipement électrique. Si les câbles, les canalisations ou l'équipement électrique passent par l'habitacle ou y sont installés, ils doivent être totalement enfermés dans un fourreau d'un matériau étanche à tout liquide et résistant au feu.
 - G.2 Toutes les canalisations de carburant extérieures à l'habitacle, à l'exception des canalisations montées en permanence sur le moteur, doivent être capables de résister à une température de 230°C (446°F) et une pression de : a. 680N/cm² (950 psi) pour les canalisations qui travaillent sous pression. b. 70N/cm² (100 psi) pour les autres.
 - G.3 Tous les réservoirs de carburant, sauf dans le cas d'un réservoir collecteur n'excédant pas cinq litres (1,32 gal. am., 1,1 gal. Imp.) en capacité, doivent être des outres de caoutchouc conformes aux spécifications de la FIA/Spec/FT3 ou les excédant.
 - G.4 Les orifices de ventilation du réservoir de carburant doivent être situés au moins 25 cm (10") en arrière de l'habitacle. Il n'est pas permis que les réservoirs de carburant soient ventilés en utilisant la struc-

ture substantielle de sécurité. Les orifices doivent être conçus de manière à éviter toute fuite, même si la voiture se trouve dans une position renversée.

H. Canalisations et réservoirs d'huile.

H.1 Tous les réservoirs d'emmagasinage de l'huile situés à l'extérieur de la structure principale de la voiture doivent être entourés d'une structure déformable d'1 cm (0.4") d'épaisseur.

H.2 Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne peut être située à l'arrière de la boîte de vitesses ou du carter de transmission.

H.3 Les canalisations d'huile extérieures à l'habitacle, à l'exception de canalisations montées en permanence sur le moteur, doivent avoir une construction renforcée. Elles doivent être capables de résister à une pression de 700 N/cm² (1000 psi) et une température de 230°C (446°F).

H.4 Quand le système de lubrification d'une voiture comporte un reniflard de carter d'huile, celui-ci doit donner dans un réservoir de récupération d'une capacité d'au moins deux litres (0.53 gal. am., 0.44 gal. Imp.).

I. Orifices de remplissage et bouchons.

I.1 Les orifices de remplissage et leur bouchon ne devront pas dépasser de la carrosserie. Les orifices de remplissage devront avoir un diamètre suffisant pour que de l'air puisse s'échapper au moment du ravitaillement. Les événements de communication avec l'atmosphère devront avoir été conçus pour éviter les fuites de liquide à tout moment.

I.2 Tout bouchon d'orifice de remplissage doit être conçu pour assurer une fermeture efficace afin de réduire le risque d'une ouverture accidentelle à la suite d'un impact brutal ou d'une fermeture incomplète lors du ravitaillement.

J. Structures déformables.

J.1 La zone entière du réservoir de carburant de la voiture en contact direct avec les filets d'air doit comporter une structure déformable qui soit une partie intégrante de la voiture. Cette zone comprend toute la zone de la carrosserie/de la monocoque, indépendamment d'éléments ajoutés tels que les radiateurs d'eau, les entrées d'air, etc.

J.2 La structure déformable doit se composer d'une construction sandwich incorporant un matériau résistant au feu d'une résistance minimum de 18 N/cm² (25 psi). Il est permis de faire passer des tuyaux d'eau au travers de ce matériau, mais non pas des canalisations de carburant, d'huile ou d'électricité. La construction en sandwich doit comprendre deux feuil-

les de 1,5 mm (0.06") d'épaisseur, dont une en alliage d'aluminium, la résistance de cette dernière feuille à la rupture devant être de 225 N/mm² (14 tonnes/in²) et son élongation minimum de 5 %.

J.3 L'épaisseur minimale de la construction en sandwich doit être de 1 cm (0.39"). Le côté de la zone des réservoirs AV/AR doit cependant comporter une structure déformable d'au moins 10 cm (3.94") d'épaisseur à son endroit le plus épais, épaisseur qui doit être maintenue sur une longueur de 35 cm (13.8"), qui peut ensuite être graduellement réduite à 1 cm (0.39"). L'emplacement de cet endroit le plus épais est laissé à l'appréciation du constructeur.

K. Démarrage.

K.1 Tous les véhicules doivent être équipés d'un démarreur ainsi que d'une source d'énergie électrique ou autre à leur bord. Ce démarreur automatique doit être prêt à être actionné par le pilote normalement assis à son volant.

L. Freins.

Toutes les voitures doivent comporter un double système de freinage ayant au moins deux circuits séparés commandés par une pédale unique. Ce système doit être conçu de manière qu'en cas de fuite ou de défaillance de l'un des circuits, l'action de la pédale continue à s'exercer sur au moins deux roues.

M. Roues et pneus.

M.1 Chaque voiture devra comporter quatre roues, dont seules les deux roues AR pourront être motrices.

M.2 Les roues devront être extérieures à la carrosserie, la voiture vue en plan à la fois du dessus et du dessous, le dispositif aérodynamique arrière étant enlevé.

M.3 Le diamètre de la roue sera de 13 pouces (32.8 cm).

M.4 La largeur maximale de la roue complète est de 16 pouces (40.6 cm).

N. Habitacle.

N.1 L'ouverture dans la carrosserie donnant accès à l'habitacle doit présenter les dimensions suivantes :
Longueur : 60 cm (23.6")
Largeur : 45 cm (17.7"), maintenus sur 30 cm (11.8") dans un plan horizontal du point le plus reculé du siège vers l'avant.

N.2 Le pilote doit pouvoir s'installer et sortir de la voiture sans qu'il soit pour cela nécessaire d'ouvrir une porte ou de déplacer une partie quelconque de la voiture. Assis au volant, le pilote doit faire face à la route.

N.3 L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le temps maximum nécessaire pour la sortie du pilote n'excède pas cinq secondes, le volant étant en place.

N.4 Il doit y avoir un mur de protection contre l'incendie entre le moteur et le compartiment du pilote et ce mur doit être suffisamment efficace pour empêcher le passage de flammes et de débris.

N.5 Toutes les voitures doivent comporter au moins deux rétroviseurs montés de telle façon que le pilote ait une visibilité arrière de part et d'autre du véhicule. La surface minimale de chacun des rétroviseurs sera de 55 cm² (8.5 in²).

O. Sécurité.

O.1 Ceintures de sécurité.

- a. Un système de harnais à six points (une ceinture sous-abdominale de trois pouces, deux sangles d'épaules d'une largeur de deux pouces minimum et deux sangles d'entre-jambes d'une largeur de deux pouces) est obligatoire sur toutes les voitures.
- b. La matière composant toutes les sangles sera le nylon ou le polyester Dacron, et elles seront neuves ou en parfait état. Les boucles, en métal, doivent se fixer sur du métal, excepté dans le cas des sangles d'entre-jambes, qui peuvent s'attacher à la ceinture de sécurité ou aux sangles de harnais pour les épaules. L'installation de ce harnais fait selon les instructions de son fabricant et/ou les recommandations de la FISA.

O.2 Extincteur

- a. Toutes les voitures doivent être équipées d'un extincteur intégré à bord. Le produit extincteur doit être le Halon 1211 ou 1301 (BCF/BTM). La capacité totale minimum du (des) extincteur(s) est de 5 kg (11 lbs), et elle doit se déverser à la fois dans le compartiment du pilote et dans celui du moteur.
- b. Les bonbonnes d'extincteurs doivent être protégées d'une manière adéquate et montées à l'intérieur de la structure principale de la voiture (monocoque ou châssis). Les supports des bonbonnes doivent être capables de résister à une accélération de 25 G.
- c. Un système de déclenchement comprenant une source d'énergie propre est autorisé, à condition qu'il soit possible d'actionner l'extincteur en cas de panne des circuits électriques principaux. Le pilote doit pouvoir déclencher tous les extincteurs normalement assis dans la voiture, ses ceintures de sécurité étant attachées et le volant étant en place. Le système doit fonctionner dans n'importe quelle position, même si la voiture est retournée.

d. Le type de produit extincteur, le poids total de la bonbonne pleine, et la quantité de produit extincteur devront

être spécifiés sur chaque bonbonne.

- e. L'emplacement de la poignée permettant de déclencher l'extincteur par une personne se trouvant hors de la voiture doit être clairement indiqué par une lettre "E" rouge dans un cercle blanc d'au moins 10 cm (3.9") de diamètre. Ce cercle blanc doit avoir la bordure rouge.

O.3 Coupe-circuit général.

- a. Toutes les voitures doivent être équipées d'un coupe-circuit général aisément accessible de l'extérieur de la voiture. Ce coupe-circuit doit pouvoir couper tous les circuits électriques, mais ne devra pas perturber le fonctionnement d'un extincteur de bord. Le commutateur contrôlant ce coupe-circuit doit être monté sur la partie inférieure de la section principale de l'arceau de sécurité, soit à droite, soit à gauche. Il devra être indiqué par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche dont la longueur minimum de la base sera de 10 cm (3.9").
- b. Si le pilote est dans l'impossibilité d'atteindre le coupe-circuit alors qu'il est normalement assis et avec ses ceintures de sécurité attachées, un second dispositif de contrôle en état de fonctionnement et indiqué comme spécifié ci-dessus doit se trouver à sa portée.
- c. Sur toutes les voitures, il doit se trouver une manette extérieure clairement signalée préposée au déclenchement du coupe-circuit qui puisse être manœuvrée à distance par le personnel de secours à l'aide d'un crochet. Cette manette doit être située près de la base de la structure de sécurité principale, et elle doit être clairement signalée par le symbole décrit ci-dessus. Il est fortement recommandé que cette manette actionne à la fois le coupe-circuit et l'extincteur de bord et que cela soit signalé.

O.4 Toutes les voitures doivent comporter une lampe rouge de signalisation d'au moins 15 watts et en état de fonctionnement au départ de la course. Cette lampe doit être montée à l'arrière de la voiture à un maximum de 10 cm (3.9") de l'axe longitudinal de la voiture. Sa surface doit être située entre 20 et 40 cm² (de 3.1 à 6.2 in²) et elle doit pouvoir être branchée par le pilote sur l'ordre du Directeur de Course. Cette lampe doit être clairement visible de l'arrière de la voiture.

O.5 Toutes les voitures doivent avoir une structure substantielle pour protéger les pieds du pilote, capable de supporter une force de compression de 25 G appliquée à l'avant de la voiture sans que les pédales se déplacent vers l'arrière de plus de 15 cm (5.9"). L'intensité de cette

force doit être calculée en utilisant le poids de la voiture avec son pilote et avec tous les réservoirs de carburant pleins.

O.6 Structures substantielles de sécurité (arceaux)

a. Considérations générales

- 1) Le but premier de la structure substantielle est de protéger le pilote, ce but devrait présider à la conception de l'ensemble.
- 2) Lorsque des boulons et des écrous sont utilisés, ils devraient avoir un diamètre et un nombre suffisants et être de la plus haute qualité possible (de préférence de type avion). Il est déconseillé d'utiliser des boulons ou des écrous à tête carrée.
- 3) Des tubes d'un seul tenant devraient être utilisés pour l'arceau principal derrière le pilote. Cet arceau devrait comporter des courbes régulières et de rayon constant, ne présentant aucun signe de gaufrage ou de défectuosité des parois.
- 4) Toutes les soudures devraient être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc et, en particulier, à l'hélium).
- 5) Pour les châssis tubulaires, il est important que l'arceau de sécurité soit fixé à la voiture de manière à répartir les forces sur la plus grande surface possible ; il ne suffit pas de fixer simplement l'arceau à un seul tube ou à une jonction de tubes. L'arceau de sécurité devrait être conçu de manière à être un prolongement de châssis lui-même, et non simplement une pièce attachée au châssis.
- 6) Pour les constructions monocoques, il faudrait adopter de préférence un arceau de sécurité complètement fermé dont la partie inférieure épouserait le profil intérieur de la coque, tenu par des plaques de fixation adéquates. Ce type d'arceau de sécurité deviendrait donc une partie intégrante du châssis.
- 7) Il faudrait apporter un soin tout particulier au renforcement indispensable à la structure du châssis sur laquelle est fixé l'arceau, par exemple en ajoutant des entretoises ou des plaques de renfort afin de répartir les forces de façon adéquate.

b. Toutes les voitures doivent comporter au moins deux structures substantielles.

1) La première structure doit se trouver devant le volant, pas plus de 25 cm (10") devant le volant et elle doit être au moins aussi haute que le point le plus élevé de la couronne du volant.

2) La seconde structure ne doit pas être située à moins de 50 cm (20") de la première et doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une ligne droite tirée du haut de la première structure à celui de la seconde passe au-dessus du casque du pilote quand celui-ci est normalement assis dans la voiture, ses ceintures de sécurité étant attachées. Cette seconde structure située derrière le siège du pilote doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture, et elle doit être conforme aux dimensions suivantes :

- La hauteur minimum doit être de 90 cm (35.4") mesurés verticalement depuis la base de la monocoque/du châssis.
- Le sommet de l'arceau doit dépasser le casque du pilote normalement assis en position de conduite d'au moins 5 cm (2").

c. Robustesse. Les structures substantielles, qui peuvent, à l'exception des dimensions spécifiées ci-dessus, être de conception structurale libre, doivent être capables de résister à trois forces appliquées simultanément, 1,5 G, latéralement, 5,5 G, longitudinalement (dans les deux directions), 7,5 G verticalement, les forces provoquées étant dirigées sur la structure principale du châssis. Afin de calculer l'intensité de ces forces, le poids de la voiture devrait être considéré comme étant son poids quand elle est prête à courir, avec son pilote à bord et les réservoirs de carburant remplis.

Un certificat signé par un technicien qualifié doit être soumis aux commissaires techniques de l'épreuve. Ce certificat doit affirmer que les structures substantielles sont capables de supporter les forces spécifiées, et il doit être accompagné par un dessin des structures substantielles indiquant leurs dimensions et les matériaux qui les composent.

O.7 Toutes les voitures doivent comporter un repose-tête qui, lorsqu'une force dirigée vers l'arrière de 145 N (200 lbs) est appliquée, ne se déplace pas de plus de 5 cm (2") vers l'arrière. Le repose-tête doit être conçu de façon que le casque du pilote ne puisse pas être pris entre la structure substantielle et le repose-tête.

- O.8 Interdiction de chromer les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 725 N/mm² (45 tonnes/in²)
- O.9 L'utilisation de feuilles de magnésium d'une épaisseur inférieure à 3 mm (0.12") est interdite.
- P. L'utilisation de titane dans le châssis de la voiture, et ce, dans quelque but que ce soit est interdite.
- Q. Tout système hydro-pneumatique commandé par le pilote ou tout autre système, permettant d'apporter des modifications à la garde au sol alors que la voiture est en marche est interdit.
- R. Carburant.
- R.1 Dans toutes les épreuves de la Coupe du Monde FIA, le carburant sera fourni à tous les concurrents par l'organisateur. Il sera exigé de tous les concurrents qu'ils utilisent le carburant ainsi fourni.
- R.2 L'ajout ou l'injection d'additifs comportant de l'oxygène et/ou du nitrogène sont strictement interdits.
- R.3 Il sera vérifié diélectriquement si ces règles sont observées.

CHAPITRE 4 : DIVERS.

- A. Les articles composant ce règlement régissant la Coupe du Monde FIA et les spécifications techniques des voitures de Formule Mondiale ont à l'origine été rédigés en anglais. S'il devait se produire des différences quant à l'interprétation ou au texte lui-même entre la version anglaise et toute autre traduction, c'est le texte anglais qui serait considéré comme authentique.
- B. Il est possible que de temps en temps la Commission de la Coupe du Monde FIA publie des bulletins afin de corriger, clarifier et amender les statuts du présent règlement. Les bulletins en question seront publiés dans le Bulletin mensuel du Sport Automobile de la FISA et dans la lettre d'information de la Coupe du Monde FIA ; ils auront la même autorité et seront suivis des mêmes effets que le présent règlement. Les bulletins en question prendront effet dès leur publication, à moins qu'une autre date ne soit spécifiée dans le bulletin lui-même.

CHAPTER 1 GENERAL AND SPORTING REGULATIONS

1 GENERAL AND SPORTING REGULATIONS

A. General Conditions

A. General conditions

1.1 The FIA World Cup is open to all countries

1.1 General conditions

1.2 The FIA World Cup is open to all countries

1.2 Formula One

1.3 The FIA World Cup is open to all countries

1.3 Formula Two

1.4 The FIA World Cup is open to all countries

1.4 Formula Three

1.5 The FIA World Cup is open to all countries

1.5 Formula Junior

1.6 The FIA World Cup is open to all countries

1.6 Formula Light

1.7 The FIA World Cup is open to all countries

1.7 Formula Light

1.8 The FIA World Cup is open to all countries

1.8 Formula Light

1.9 The FIA World Cup is open to all countries

1.9 Formula Light

1.10 The FIA World Cup is open to all countries

1.10 Formula Light

1.11 The FIA World Cup is open to all countries

1.11 Formula Light

1.12 The FIA World Cup is open to all countries

1.12 Formula Light

1.13 The FIA World Cup is open to all countries

1.13 Formula Light

1.14 The FIA World Cup is open to all countries

1.14 Formula Light

1.15 The FIA World Cup is open to all countries

1.15 Formula Light

1.16 The FIA World Cup is open to all countries

1.16 Formula Light

1.17 The FIA World Cup is open to all countries

1.17 Formula Light

1.18 The FIA World Cup is open to all countries

1.18 Formula Light

1.19 The FIA World Cup is open to all countries

1.19 Formula Light

1.20 The FIA World Cup is open to all countries

1.20 Formula Light

1.21 The FIA World Cup is open to all countries

1.21 Formula Light

1.22 The FIA World Cup is open to all countries

1.22 Formula Light

1.23 The FIA World Cup is open to all countries

1.23 Formula Light

1.24 The FIA World Cup is open to all countries

1.24 Formula Light

1.25 The FIA World Cup is open to all countries

1.25 Formula Light

1.26 The FIA World Cup is open to all countries

1.26 Formula Light

1.27 The FIA World Cup is open to all countries

1.27 Formula Light

1.28 The FIA World Cup is open to all countries

1.28 Formula Light

1.29 The FIA World Cup is open to all countries

1.29 Formula Light

1.30 The FIA World Cup is open to all countries

1.30 Formula Light

1.31 The FIA World Cup is open to all countries

1.31 Formula Light

1.32 The FIA World Cup is open to all countries

1.32 Formula Light

1.33 The FIA World Cup is open to all countries

1.33 Formula Light

1.34 The FIA World Cup is open to all countries

1.34 Formula Light

1.35 The FIA World Cup is open to all countries

1.35 Formula Light

1.36 The FIA World Cup is open to all countries

1.36 Formula Light

1.37 The FIA World Cup is open to all countries

1.37 Formula Light

1.38 The FIA World Cup is open to all countries

1.38 Formula Light

1.39 The FIA World Cup is open to all countries

1.39 Formula Light

1.40 The FIA World Cup is open to all countries

1.40 Formula Light

1.41 The FIA World Cup is open to all countries

1.41 Formula Light

1.42 The FIA World Cup is open to all countries

1.42 Formula Light

1.43 The FIA World Cup is open to all countries

1.43 Formula Light

1.44 The FIA World Cup is open to all countries

1.44 Formula Light

1.45 The FIA World Cup is open to all countries

1.45 Formula Light

1.46 The FIA World Cup is open to all countries

1.46 Formula Light

1.47 The FIA World Cup is open to all countries

1.47 Formula Light

1.48 The FIA World Cup is open to all countries

1.48 Formula Light

1.49 The FIA World Cup is open to all countries

1.49 Formula Light

1.50 The FIA World Cup is open to all countries

1.50 Formula Light

1.51 The FIA World Cup is open to all countries

1.51 Formula Light

1.52 The FIA World Cup is open to all countries

1.52 Formula Light

1.53 The FIA World Cup is open to all countries

1.53 Formula Light

1.54 The FIA World Cup is open to all countries

1.54 Formula Light

1.55 The FIA World Cup is open to all countries

1.55 Formula Light

A SERIES OF INTERNATIONAL RACES FOR FORMULA MONDIAL CARS

RULES AND REGULATIONS

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

TABLE OF CONTENTS

1 GENERAL AND SPORTING REGULATIONS	21
A. General conditions	
B. Eligible cars	
C. Format of championship	
2 EVENT STANDING REGULATIONS	22
A. Technical and safety inspection	
B. Qualifying procedure	
C. Starting procedure	
D. Rules of the pits and the course	
E. Finishing and scoring procedures	
F. Protests and appeals	
G. Postponement, restarting, cancellation	
3 VEHICLE REQUIREMENTS AND ELIGIBILITY	25
A. Definitions	
B. General regulations	
C. Coachwork and dimensions	
D. Weight	
E. Engines	
F. Transmission	
G. Fuel lines and tanks, electrical equipment	
H. Oil lines and tanks,	
I. Tank fillers and caps	
J. Crushable structures	
K. Starting	
L. Brakes	
M. Wheels and tires	
N. Cockpit	
O. Safety	
4 MISCELLANEOUS	31

FIA WORLD CUP REGULATIONS

CHAPTER 1 : GENERAL AND SPORTING REGULATIONS

A. General Conditions.

- A.1 The FIA World Cup is governed by the following sets of rules and regulations.
- a. The International Sporting Code.
 - b. The FIA World Cup General and Sporting Regulations.
 - c. The FIA World Cup Standing Regulations for Events.
 - d. Technical Regulations for Formula Mondial cars.

B. Eligible cars.

- B.1 The cars eligible for the FIA World Cup events shall be Formula Mondial cars as defined in the Technical Regulations for the FIA World Cup.
- B.2 No other category or class of car shall be eligible to compete in the FIA World Cup.

C. Format of Championship.

- C.1 For the purposes of the FIA World Cup, the world shall be divided into four zones : Europe, North America, Asia, and Southern Pacific.
- C.2 FIA World Cup events shall be held once a year, one event in each of the participating zones. The combined results of the individual events shall determine the winner of the Championship.
- C.3 Individual races in the Championship will be scored on a points system as follows, with points being awarded to drivers on the basis of finishing position :
- | | |
|---------------|--------------|
| 1st - 20 pts. | 6th - 6 pts. |
| 2nd - 15 pts. | 7th - 4 pts. |
| 3rd - 12 pts. | 8th - 3 pts. |
| 4th - 10 pts. | 9th - 2 pts. |
| 5th - 8 pts. | 10th - 1 pt. |

The driver who accumulates the greatest number of points in the FIA World Cup events shall be declared the FIA WOLRD CUP CHAMPION.

In the case of ties, these shall be resolved in the following manner :

- a. The driver with the greatest number of first place finishes shall be placed ahead; if necessary, the number of second, then third, then fourth, and further finishing positions shall be considered as required to resolve the tie.
- b. If the tie still stands, the driver who achieved his initial first place finish earlier will be placed ahead; second, third, and further place finishes shall be considered in the same manner as required to break the tie.

C.4 Eligibility and selection of competitors.

- a. In order to be eligible for nomination as an FIA World Cup competitor, each driver must complete an FIA World Cup application form. This form, along with a registration fee (amount to be determined by individual zone administrations), must be sent to the secretary of the zone in which the driver's ASN is located. (Drivers whose ASNs are not within any of the established zones may register in the zone of their choice.) Revenues from registration fees will be used to support the administrative and promotional activities of the FIA World Cup and the zone qualifying rounds.

- 1) A competitor will be unable to accumulate points in zone qualifying rounds until his application and registration fee have been received by his zone Secretary.

- b. In order to be eligible for nomination as an FIA World Cup competitor, each driver must comply with the following criteria :

- 1) He must have competed in and achieved a position in the final standings of one of the specified zone championships. The specification of the zone championship and qualifying rounds shall be at the discretion of the FIA World Cup Commission and shall appear on a list published by that Commission.

- 2) He must hold a currently valid International Grade B or higher competition licence, International Medical Card, and approval from his ASN to compete in FIA World Cup events.

- 3) His entrant must possess a currently valid Entrant's Licence and approval from his ASN to enter FIA World Cup events.

- 4) He must be nominated by the administrators of his zone qualifying series and his nomination must be approved by the FIA World Cup Commission.

- c. Entry to FIA World Cup events shall be by invitation of the FIA World Cup Commission. The Commission shall issue invitations to competitors from the list of nominated competitors put forward by the Commission members representing the zones. A total of thirty-six invitations will be issued. The number of invitations issued to each zone will be determined according to a ratio based on the relative quantity of participation in the zone championships.

Although qualifying points may be accumulated in more than one zone, points may not be transferred from one zone to another.

If a competitor is qualified in more than one zone, his invitation will be issued according to the following priorities :

- 1) If he is qualified in the zone that includes his ASN, his invitation will be issued for that zone.
- 2) If he is not qualified in his "home" zone, his invitation will be issued for that zone in which he qualified highest.

Should qualified competitors from a zone be unable to attend the FIA World Cup rounds, that zone may, with the approval of the FIA World Cup Commission, nominate alternative competitors to take their places.

If the entry at a particular event in the FIA World Cup is less than the maximum of thirty-six, additional entries nominated by the zone in which the event is taking place may be accepted, provided these competitors fulfil the requirements listed in sections 4.a and 4.b, above.

- C.5 There will be FIA World Cup events held each year, one event in each of the participating zones.
- C.6 The venues for FIA World Cup events shall be determined by the FIA World Cup Commission from among those venues nominated by the Commission members representing each of the zones.
- C.7 Format of FIA World Cup events.

Each FIA World Cup event shall be a three-day event conforming to the following schedule :

First day
30 minute untimed practice, followed by a minimum one-hour gap.
30 minute untimed practice, followed by a minimum three-hour gap.
45 minute qualifying session.

Second day
30 minute untimed practice, followed by a minimum three-hour gap.
45 minute qualifying session.

Third day
15 minute untimed warm-up, followed by a minimum three-hour gap.
Fifteen minute starting procedure.
Race.

Each race will have a standing start and will be approximately 160 km (100 miles) in length.

CHAPTER 2 : EVENT STANDING REGULATIONS

A. Technical and safety inspection.

- A.1 Before going on the course for practice, qualifying, or racing, each car and the driver's safety equipment must receive the approval of the Scrutineers. Cars may be checked for both safety and eligibility ; however, such inspection does not certify compliance with the regulations.
- A.2 The responsibility to ensure that the vehicle and driver's safety equipment complies with the regulations rests at all times with the entrant.
- A.3 Cars involved in accidents or changed after technical inspection are subject to reinspection and reapproval.
- A.4 At the conclusion of qualifying sessions and/or races, cars may be designated and impounded for further inspection and disassembly. The entrants of the impounded cars shall be responsible for performing any work and/or disassembly requested by the scrutineers.

B. Qualifying procedure.

- B.1 During qualifying, cars will be timed on every lap.
- B.2 The best lap time for a specific driver in a specific chassis will be recognized, regardless of the session in which it was accomplished.
- B.3 Driver/car combinations will be placed on the starting grid in the order of times achieved by that driver/car combination during qualifying with the fastest to the front. In case of ties, the driver achieving his fastest time first shall be placed ahead.
- B.4 Except as specified in sections (6) and (7), below, all drivers must accomplish during qualifying and in the car in which he will start the race a minimum lap time expressed as 110 % of the average of the three best qualifying times established by three different drivers in three different cars (the first three qualifying positions).
- B.5 The maximum number of cars allowed to start each event will be thirty. The actual number of cars allowed to start the race will be the maximum number allowed or the number of driver/car combinations achieving the required 110 % lap time specified in B.4, above, whichever is fewer.

- B.6 A driver who has changed chassis after achieving a grid position shall retain his place on the grid provided he starts the race in a chassis of the same make and class as his previously qualified car.
- B.7 Exceptions to this qualifying procedure may only be made by the Stewards of the Meeting upon the request of the Clerk of the Course. Alterations to the 110 % qualifying rule may be made only in cases of force majeure.

C. Starting procedure.

C.1 A standard starting procedure will be used at all FIA World Cup events. This procedure is as follows :

- a. Fifteen minutes before the announced start of the race the pit exit will open. Cars will leave the pits for a warm-up lap. At the end of this lap, they will stop on the grid in their correct starting positions with their engines switched off.
- b. Ten minutes before the announced start of the race the pit exit will be closed. Cars still in the pits will only be allowed to start the race upon the order of the Clerk of the Course and after the field has passed the pit exit on its first racing lap. There will be a two-minute warning of the closure of the pit exit.
- c. Access to the grid will close five minutes prior to the start of the formation lap and five minutes after closure of the pit exit. Any car not on the grid and in position at this time must be removed to the pit lane and will only be allowed to start the race under the provisions of C.1.b, above.
- d. The approach of the start will be announced by the display of signs accompanied by an audible warning. These signals shall be given and shall be interpreted as follows :
 - 1) Five-minute signal : closure of the grid and start of the countdown.
 - 2) Three-minute signal : all persons other than drivers, officials, and team members with auxiliary starting devices must clear the grid.
 - 3) One-minute signal : engines to be started and remaining personnel to clear the grid.
- e. One minute after the one-minute signal a green flag will be shown at the front of the grid to indicate that the cars shall start to move off for a complete lap of the circuit, remaining in starting grid order with the pole position car pacing the field.

There will be no overtaking during the formation lap. Any car not able to move off with the field shall fall in behind the field and will not be allowed to resume its grid position. Should such a car not be able to immediately start and fall in behind the field, it must be removed to the pit lane and will be allowed to start the race only under the provisions of C.1.b, above. Vacant grid positions left under such circumstances must be maintained ; "closing up" the grid is prohibited and shall be construed as a jump start.

- f. An official holding a sign board with the driver's name or car number shall stand level with the driver's grid position and behind the pit wall or protective barrier. The cars, when returning to their starting positions, shall stop in their correct grid positions and level with the appropriate signal board. When the car is in position and stationary, the official will lower his sign board and step away from the pit wall.
- g. When the starter can see, by the removal of all sign boards, that the grid is in position and stationary, he will switch on a RED light. At any time after this, but not less than four seconds nor more than seven seconds, the race will be started by replacing the red light with a GREEN light.
- h. Should it be necessary at any time to stop the above procedure, a START DELAYED sign will be displayed at the front of the grid. Should this occur after the start of the countdown, the start procedure will resume at the five-minute signal.
- i. The form of the grid will be a staggered grid with two columns and one car per row (see diagram). The distance between successive rows on the grid shall be a minimum of six meters (20 feet). Pole position side shall be designated by the organizers on the basis of circuit knowledge.

Pole	or	Pole
2		2
3		3
4		4
5		5
- j. Drivers whose cars are on the grid at the point of closure of the grid may not drive another car other than the one that is on the grid (except in the event of a wholly new race as specified in G.1.a, below).

D. Rules of the pits and the course.

- D.1 All members of each team must be dressed in clean and identifiable team uniforms.
- D.2 All crew members working in the pit lane must be adequately clothed (shoes, long pants, shirt) at all times.
- D.3 Push starts will be allowed prior to the beginning of the formation lap and, at the discretion of the Clerk of the Course, on the starting grid. Other than when specifically authorized by the Clerk of the Course immediately subsequent to the start of the race, engines shall not be started by pushing or towing the car either in the pit lane or on the course once the race has started.
- D.4 Auxilliary power (battery assist) may be used at any time during the event for starting the engine, but in the pits and on the starting grid only.
- D.5 The starter may not be used as a means of propulsion either on the course or in the pit lane.
- D.6 No more than four persons will be permitted over the pit counter to perform mechanical repairs, adjustments, tire changes, etc... If the driver does any work on the car, he counts as one of the four. An additional person may be stationed with a fire extinguisher, but he may not perform any work on the car.
- D.7 In addition to the personnel authorized above, it is permissible for a service company's representative to examine a car's components or equipment. This inspector may not render any physical assistance.
- D.8 A maximum of two persons per car may be stationed at the pit wall for the purpose of signalling.
- D.9 Each entrant must make his own arrangements for handling fuel, water, and oil in the pits. Excessive spillage or careless handling of fluids will not be tolerated.
- D.10 During refuelling, no one may be under the car and one person must be stationed at the car with a proper fire extinguisher. It is the entrant's responsibility to provide both the fire extinguisher and person. During refuelling, the driver must be out of the car and the engine must be switched off.
- D.11 The entrant shall provide a fire extinguisher (minimum capacity 5 kg dry chemical) in his pit at all times.
- D.12 Only the driver may repair or service his car outside the pit area. He may go to and from the pits to obtain parts and equipment, but shall receive no other assistance.
- D.13 Drivers shall not push their cars on the course. The officials may move or assist a driver to move a disabled car to a safe area without penalty to that car, and that car may continue in the race if it is able. Paragraph (3), above, must be observed with respect to starting the engine.
- D.14 Engine and transmission lubricants may not be added during the course of a race.
- D.15 Rain rule.
- a. Should more than half the cars elect to start the race on "wet" tires, the race will be declared a "wet" race and a WET RACE sign will be displayed during the first five laps of the race. Otherwise, the race will be considered a "dry" race and no signal will be given.
 - b. If, during the course of a "dry" race, rain begins to fall in such quantity that in the judgement of the Clerk of the Course it is no longer safe to continue, the field will be brought into the pits in order to allow cars to change to "wet" tires. This will be accomplished by the display of black flags all around the track with a red flag at start finish. Upon receiving this signal, the field will slowly continue around the track and enter the pits. The only work allowed on the cars during this period is the changing of tires and the adjustment of sway bars ; no other work is permitted.
 - c. The race will be restarted according to the provisions governing restarts contained in these regulations.
 - d. If the race is declared a "wet" race and the track dries out, the race will not be stopped in order to allow tire changes.
- D.16 Once having driven a particular car in a particular race, a driver may not subsequently drive another car in that same race.
- E. Finishing and scoring procedures.**
- E.1 In order to be classified as a finisher, a car must have completed a minimum of half the total number of laps of the race or a minimum of half the total number of laps completed by the lead car, whichever is fewer.
- E.2 Finishing positions will be determined according to the number of laps completed, regardless of whether or not the car was running at the end of the race. For cars completing the same number of laps, classification shall be determined according to the amount of time taken to complete those laps.
- a. For a race run in two parts (see section (G) below), cars will be classified as

above; the time taken to complete the laps shall be the total of the time taken in the first and second parts.

- b. Cars have five minutes from the initial display of the checkered flag to complete their last lap. Laps completed after this point shall not be scored.

- E.3 If the checkered flag (indicating the end of the race) is inadvertently displayed early, the race will be deemed to end the moment it is shown.

If the flag is first displayed to the leader, final classification shall be determined according to the provisions of (2), above. If the flag is first displayed to another car other than the leader, final classification shall be made as if the flag was first shown to the leader as he completed his last completely scored lap, and according to the provisions of (2), above.

- E.4 If the checkered flag is inadvertently displayed after the leader has completed the prescribed number of laps, the race will be deemed to end as the leader crosses the finish line completing the prescribed number of laps. Final classification shall be made as if the flag was first shown to the leader as he completes this lap, and according to the provisions of (2), above.

- E.5 Points will be awarded to finishers according to the scale outlined in Chapter 1, Section C.3 of these regulations.

F. Protests and appeals.

- F.1 Protests may be lodged only by an entrant. They shall be entered and will be heard according to the provisions of the International Sporting Code and these regulations. Protests must be in writing and must be accompanied by a protest fee of \$100.00 (U.S. funds or equivalent in local currency).

- F.2 Appeals against a decision of the Stewards of the Meeting must be entered and will be heard according to the provisions of the International Sporting Code and these regulations. Written notice of intention to appeal must be given to the Chief Steward of the event within one hour of the announcement of the decision of the Stewards. The notice of intention to appeal must be accompanied by an appeal deposit in the amount of \$ 500.00 (U.S. funds or equivalent in local currency) which is payable to the ASN of the country in which the event is being held. The written appeal must be received by that ASN within two days of the announcement of the Stewards' decision.

G. Postponement, restarting, cancellation.

- G.1 If the race has not been started or if the race has been started but less than sixty percent of the prescribed number of laps have been completed by the lead car at the time the race is stopped, the following procedure will apply :

- a. If the lead car has completed less than two laps at the time the race is stopped, the race will be considered null and void. A new race will be started using the original grid positions and will run the full scheduled distance.

If original starters are unable to make the restart, reserve entries may be allowed to fill the grid, provided they have complied with the entry and qualification criteria established above and provided that the grid is adjusted accordingly. If a competitor who participated in the original start is unable to restart and the grid cannot be closed up accordingly, the grid position for this competitor must be left vacant. If it is not possible to restart the race and an alternate date for the race cannot be named, no points or prize money will be awarded.

- b. If the lead car has completed two or more laps but less than 60 % of the total number of laps at the time the race is stopped, the race shall be considered to be in two parts. The order at the end of the first part shall be that at the end of the lap preceding the stopping of the race, and the distance of the second part shall be that required to make up the full race distance. The grid for the restart shall be of the form described in section 2.C.1.i, above. Only those cars taking part in the original start will be eligible, provided they have not been officially retired, are able to return to the pits under their own power by an authorized route, and are passed as fit to re-start by the scrutineers. No spare cars or reserves are eligible. Should it be impossible to restart the race, half points and full prize money will be awarded.

- G.2 If the race must be stopped and 60 % or more of the total number of laps has been completed by the lead car at the time the race is stopped, the race will be considered complete where stopped. Final classification shall be determined according to the provisions of section (E), above.

CHAPTER 3 : VEHICULE REQUIREMENTS AND ELIGIBILITY

A. Definitions.

- A.1 Formula Mondial : A single-seat, open-wheeled automobile designed solely for speed events on closed circuits or closed courses, using approved production-based 1600 cc four-cylinder four-stroke reciprocating engines.

- A.2 Coachwork : All entirely sprung parts of the car litted by the external air-stream except the safety roll-over structures and the parts definitely associated with the mechanical functioning of the engine, transmission, and running gear. The radiators shall be considered to be a part of the coachwork.

A.3 Aerodynamic device : Any part of the car having an influence on the vehicle's aerodynamic performance.

A.4 Wheel : The term «wheel» shall include only the flange and rim.

A.5 Complete wheel : The term «complete wheel» shall include the flange, rim, and mounted and inflated tire.

A.6 Event : An event shall include official practice, qualifying, warm-ups, the race, and all associated official functions such as technical inspection and registration.

B. General regulations.

1. The following regulations governing the construction of Formula Mondial cars are issued by the FIA World Cup Commission. Each year, by the end of October, the Commission shall publish all changes to these regulations and such changes shall take effect immediately following the final World Cup round of the subsequent year.

a. For 1984 only, changes to these regulations may be announced prior to 31 December 1982.

Changes in consideration of safety matters may be made at any time and shall take effect upon publication unless another date is specified.

B.2 If an automobile is deemed to be dangerous, it may be excluded by the Stewards of the Meeting upon request of the Clerk of the Course.

B.3 Automobiles must comply with these regulations at all times during the event.

B.4 All measurements shall be made while the car is stationary on a flat, horizontal surface.

C. Coachwork and dimensions.

C.1 The overall width of the car, including complete wheels (with the steered wheels in a straight ahead position) shall not exceed 200 cm (78.8").

C.2 The coachwork ahead of the front wheels may extend to an overall width of 150 cm (59.1"). Nevertheless, any part of the coachwork ahead of the front wheels exceeding an overall width of 110 cm (43.3") or extending laterally more than 55 cm (21.7") from the longitudinal centerline of the car shall not extend above the height of the front wheel rims with the driver aboard and seated normally, irrespective of fuel load.

C.3 The overall width of the coachwork from behind the forward edge of the complete front wheels to the centerline of the rear wheels shall not exceed 130 cm (51.2"). The crushable structures are included in this width.

C.4 Coachwork behind the centerline of the rear wheels shall not exceed 110 cm (43.3") in overall width or extend beyond 55 cm (21.7") from the longitudinal centerline of the car.

C.5 No part of the car shall be more than 80 cm (31.5") behind the centerline of the rear wheels nor more than 100 cm (39.4") ahead of the centerline of the front wheels.

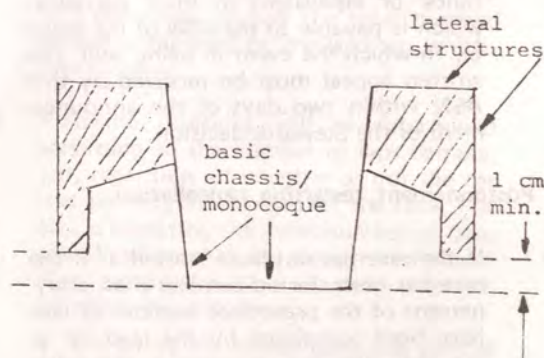
C.6 Except for the safety roll-over structures, no part of the car shall be higher than 90 cm (35.4") from the ground with the car in normal racing trim (driver aboard seated normally). Any part of the safety roll-over structure higher than 90 cm (35.4") from the ground must not be shaped to have an aerodynamic influence by creating a vertical thrust.

C.7 Any part having an aerodynamic influence and/or any part of the coachwork and attachments to the coachwork must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (chassis/monocoque), must have no degree of freedom in relation to the entirely sprung part of the car (chassis/monocoque), must remain immobile in relation to the chassis/monocoque at all times.

C.8 At any transverse section through the car from the rear edge of the complete front wheels to the forward edge of the complete rear wheels, no part of the car except the basic chassis/monocoque structure may be below a horizontal line situated 1 cm (0.4") above the bottom of the chassis/monocoque. This measurement (see diagram) will be taken without regard to bolt heads, rivets, etc.

Flexible, moveable, or hinged skirts, sidepods, or coachwork is prohibited.

a. The intention of this section (3.C.8) is to control ground effects on all cars by prohibiting «sealing» or bridging the gap between the coachwork and the road surface and to do so in a uniform and consistent manner. Any means adopted to circumvent this intention shall automatically be regarded as a breach of these regulations.



D. Weight.

1. The weight of the car without driver must not be less than 476 kg (1050 lbs). This weight will be measured in the configuration in which the car is impounded for weighing ; the addition of or removal of fluids shall neither be permitted or required.
2. Ballast may be used, provided it is secured in such a way that tools are required for its removal. It must be possible to fix seals if deemed necessary by the scrutineers.

E. Engines.

E.1 Only approved engines listed below will be permitted during any official practice, qualifying, or racing.

E.2 Each approved engine shall be described on a FIA World Cup Engine Recognition Form. These forms shall be considered to be an amendment to these rules and shall have the same force and validity as these rules.

E.3 The engine must conform to the dimensions and specifications shown on the FIA World Cup Recognition Form for the specified engine and may not be modified or changed in any way unless specifically authorized or required by these rules or the recognition form.

E.4 Approved engines.

Mfgr.	Engine	Form no
Ford	BDA	WC-E-01

E.5 Authorized modifications. Unless otherwise restricted by the recognition form for the approved engine, the following modifications are authorized.

- a. Any intake manifold may be used, provided it performs no additional function (air or fuel metering, for example). For the purpose of this rule, the intake manifold shall include everything between the manifold face of the carburetor body and the manifold face of the cylinder head.
- b. Any production-based, commercially available carburetor(s) may be used, provided the maximum carburetor bore at the throttle is 50 mm (1.97") and that a maximum of one carburetor throat per cylinder is used. The manufacturer's original system of throttling must be retained. Fuel injection, supercharging, or turbocharging is prohibited.
- c. Any fuel pump(s) may be used.
- d. The use of any exhaust manifold(s) is permitted. The exhaust outlet(s), when directed to the rear of the car, must be no more than 60 cm (23.6") from the ground.
- e. The use of any oil pump(s) is permitted. The use of any oil sump is permitted. The use of a dry sump lubrication system is permitted.

f. The use of any crankshaft of the stroke specified on the recognition form for the engine is permitted.

g. Main bearing caps and retaining bolts may be reinforced or substituted, provided the original number of bolts remains unchanged.

h. Any pistons, piston rings, and piston pins of the same basic material as standard may be used.

i. The use of any connecting rods of the same basic material as standard is permitted.

j. The substitution of clutch and flywheel is permitted, provided there is no increase in clutch diameter.

k. Any camshaft(s) may be used, provided the number and type of camshaft bearings and the lobe profile, base circle radius, and timing remains identical to that shown on the recognition form for the engine.

l. The replacement of any jackshaft or idler shaft with another of the same basic material as standard is permitted, provided the replacement shaft performs no additional function over the standard shaft.

m. Cam followers may be altered or substituted, provided their basic shape remains unchanged.

n. The substitution of valve springs, valve spring retainers, and keepers is permitted.

o. Cam covers may be substituted, provided the replacement cover affords no additional function over the standard cover (except as in (r), below).

p. Valves and valve guides are free, provided the valve head diameter remains as specified in the recognition form for that engine and that the valve centerlines and angles are not altered.

q. The compression ratio may be increased by machining, using any head gasket(s), or the elimination of head gaskets.

r. The installation of any engine vent or breather is permitted.

s. The make and location of the ignition coil and condenser may be changed. Any distributor and/or transistor ignition may be used, and the location and driving method of such units is free, provided the installation and units perform no additional function. Any make or type of spark plug may be used, but the number of plugs may not be changed.

- t. The generator or alternator is free and optional.
- u. The use of any starter is permitted, provided it can be fitted without modification to the engine.
- v. Pulleys and gears may be altered or replaced by others of unrestricted origin or material, provided the manufacturer's original cam drive system is retained. The use of any crankshaft vibration dampener is permitted. Chains or belts may be replaced with others of unrestricted origin.
- w. Bushings may be added where none are fitted as standard, provided the centerline of the bushed part is not changed.
- x. Water and oil passages are unrestricted and may be restricted or plugged.
- y. Tachometer drive units may be fitted to the engine at any point, provided they do not perform any additional function.
- z. Any external surface of the engine may be plated, painted, or anodized. Internal non-bearing surfaces of the engine may be painted.
- aa. The use of any alternative engine components considered replacement parts (such as seals, nuts cap screws, washers, gaskets, etc.) is allowed. Bearings may be replaced by others of unrestricted origin, provided the number remains unchanged from standard. Cylinder liners may be fitted, provided the liners are the same material as originally provided by the Manufacturer.
- bb. It is permitted to lighten, balance, or modify in shape by tooling the standard components of the engine (unless otherwise restricted), provided it is always possible to identify them positively as standard. It is not permitted to extend or add any material to these engine components unless specifically authorized by these rules.
- cc. Normal maintenance and repairs, such as would be performed in a commercial automotive repair shop for road-going cars, are authorized.
- dd. Notwithstanding any of the authorized modifications above, the use of titanium in any engine component is prohibited.

F. Transmission.

- F.1 The transmission must not have more than five forward speeds and must incorporate a reverse gear, which must be in working order when the event starts and be capable of being operated by the driver when he is seated normally in his driving position.

- F.2 The car may be driven by the two rear wheels only.

G. Fuel lines and tanks, cables and electrical equipment.

- G.1 Except if the cables, lines and electrical equipment conform to the requirements of the aircraft industry as regards their location, material and connections, they must be placed or fitted in such a way that leakage cannot result in accumulation of fluids in the cockpit or contact between any liquid and any electrical line or equipment. Should the cables, lines or electrical equipment pass through or be fitted in the cockpit, they must be fully enclosed in a cover of a liquid-tight and fire-resistant material.
- G.2 All fuel lines external to the cockpit, with the exception of lines permanently mounted on the engine, must be capable of withstanding a temperature of 230°C (446°F) and a pressure of :
 - a. 680 N/cm² (950 lbs/in²) for those lines working under pressure.
 - b. 70 N/cm² (100 lbs/in²) for others.
- G.3 All fuel tanks, except for a collector tank not exceeding five litres (1.32 U.S. gal., 1.1 Imp. gal.) in capacity, must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FIA/Spec/FT3.
- G.4 Fuel tank air vents must be located at least 25 cm (10") to the rear of the cockpit. Fuel tanks may not be vented through or into the safety roll-over structure. Vents must be designed to prevent any leakage, even if the car is in an inverted position.

H. Oil lines and tanks.

- H.1 All oil storage tanks situated outside the main structure of the car must be surrounded by a 1 cm (0.4") thick crushable structure.
- H.2 No part of the car containing oil may be situated aft of the gearbox or final drive casing.
- H.3 Oil lines external to the cockpit with the exception of lines permanently mounted on the engine must be of reinforced construction. They must be capable of withstanding a pressure of 700 N/cm² (1000 lbs/in²) and a temperature of 230°C (446°F).
- H.4 When a car's lubrication system includes an open-type sump breather, this breather must vent into a catch tank of at least two litres (0.53 U.S. gal., 0.44 Imp. gal.) capacity.

I. Tank fillers and caps.

- I.1 The tank fillers and their caps shall not protrude beyond the coachwork. Fillers shall have sufficient diameter to allow

for air to be exhausted at the time of refuelling. Any breather pipes connecting the tanks with the atmosphere shall be designed to avoid liquid leakage at all times.

- I.2 All filler caps must be designed to ensure efficient locking to reduce the risk of accidental opening following a crash impact or incomplete locking after refuelling.

J. Crushable structures.

J.1 The entire fuel tank area of the car in direct contact with the open air stream must incorporate a crushable structure which is an integral part of the car. This area includes the complete external area of the body/monocoque, irrespective of such added items as water radiators, inlet ducts, etc.

J.2 The crushable structure must be a sandwich construction based on a fire-resistant core of minimum crushing strength of 18 N/cm^2 (25 lbs/in^2). It is permitted to pass water pipes through this core, but not fuel, oil, or electrical lines. The sandwich construction must include two sheets of 1.5 mm (0.06") thickness, one of which shall be aluminum alloy sheet having a minimum tensile strength of 225 N/mm^2 (14 tons/in^2) and a minimum elongation of 5 %.

J.3 The minimum thickness of the sandwich construction must be 1 cm (0.39"). The sides of the fore/aft fuel tank area, however, must contain crushable structures of at least 10 cm (3.94") thickness at the thickest point, carried over a length of at least 35 cm (13.8"), after which it may be gradually reduced to 1 cm (0.39"). The location of the thickest point is at the discretion of the constructor.

K. Starting.

K.1 All vehicles must be fitted with a starter and electrical or other source of energy carried aboard the car. This self-starter must be capable of being operated by the driver when he is seated normally in his seat.

L. Brakes.

L.1 All cars must have a dual brake system which has at least two separate circuits operated by a single pedal. The system must be designed so that if leakage or failure occurs in one circuit, the pedal shall still operate on at least two wheels.

M. Wheels and tires.

M.1 There shall be four wheels on each car, only the rear two of which may be driven.

M.2 Wheels shall be external to the coachwork with the car viewed in plan from both above and below and with the rear aerodynamic device removed.

M.3 The wheel diameter shall be 13 inches (32.8 cm).

M.4 The maximum width of the complete wheel is 16 inches (40.6 cm).

N. Cockpit.

N.1 The opening giving access to the cockpit must have the following minimum dimensions:
Length : 60 cm (23.6")
Width : 45 cm (17.7"), maintained over 30 cm (11.8") from the most rearward point of the seat backrest towards the front.

N.2 The driver must be able to enter and get out of the car without it being necessary to open a door or move any part or panel of the car. Sitting at the steering wheel, the driver must be facing the road.

N.3 The cockpit must be so conceived that the maximum time necessary for the driver to get out does not exceed five seconds with the steering wheel in place.

N.4 There must be a firewall between the engine and the driver's compartment sufficient to prevent the passage of flame and debris.

N.5 All cars must have at least two mirrors mounted so that the driver has visibility to the rear on both sides of the vehicle. The minimum surface area of each mirror shall be 55 cm^2 (8.5 in^2).

O. Safety.

O.1 Safety belts.

a. A six-strap restraining system (three-inch lap belt, two two-inch or greater shoulder-straps, and two two-inch leg or anti-submarine straps) is required on all cars.

b. The material of all straps shall be nylon or Dacron polyester and in new or perfect condition. Buckles must be metal-to-metal, except in the case of the leg straps which may attach to the lap belt or shoulder straps.

Fitting shall be according to the belt manufacturer's instructions and/or FISA standards.

O.2 Fire extinguisher.

a. All cars must be equipped with an integrated on-board fire extinguisher. The agent must be Halon 1211 or 1301 (BCF/BTM). The minimum total capacity of the fire extinguisher(s) is 5 kg (11 lbs) and it must discharge into both the driver's compartment and engine compartment.

b. The extinguisher bottle(s) must be adequately protected and mounted within the main structure of the car (monocoque or chassis). The bottle mountings must be able to withstand a 25 g acceleration.

- c. A triggering system having its own source of energy is permitted, provided it is possible to operate the extinguisher in case the main circuits fail. The driver must be able to trigger all extinguishers when seated normally in the car with his safety belts fastened and the steering wheel in place. The system must work in any position, even if the car is inverted.
- d. The type of extinguishant, the total weight of the charged bottle, and the quantity of extinguishant must be specified on each bottle.
- e. The location of the means of triggering the fire extinguisher by a person outside the car must be clearly marked by a red letter "E" in a white circle of at least 10 cm (3.9") in diameter. The white circle must have a red edge.
- O.3 General circuit breaker.**
- a. All cars must be equipped with a general circuit breaker easily accessible from outside the car. This circuit breaker must cut all electrical circuits but shall not interfere with the operation of an on-board fire extinguisher. The control for this circuit breaker must be mounted at the lower part of the main hoop of the roll bar, either on the right or the left. It shall be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a minimum base length of 10 cm (3.9").
- b. If the driver is not able to reach the circuit breaker while seated normally and with his seat belts fastened, a second control functioning and marked as specified above must be provided within his reach.
- c. On all cars there must be a clearly marked exterior handle operating the circuit breaker which can be activated at a distance by rescuers with the aid of a hook. This handle must be situated near the bottom of the main safety roll-over structure and must be clearly marked with the symbol described above. It is strongly recommended that this handle operate both the circuit breaker and the on-board fire extinguisher and be so marked.
- O.4** All cars must have a red warning light of at least 15 Watts in working order at the start of the race. This light must be mounted on the rear of the car not more than 10 cm (3.9") from the centerline of the car. Its surface area must be between 20 and 40 cm² (3.1 to 6.2 in²) and it must be able to be switched on by the driver upon order of the Clerk of the Course. The light must be clearly visible from the rear of the car.
- O.5** All cars must have a substantial structure to protect the driver's feet which is capable of withstanding a compression load of 25 g applied to the front of the car without allowing the pedals to move rearward more than 15 cm (5.9"). The magnitude of this force is to be calculated using the weight of the car with driver and all fuel tanks full.
- O.6 Roll-over structures.**
- a. General considerations.
- 1) The basic purpose of the roll-over structure is to protect the driver ; this purpose should be the basic design consideration.
 - 2) Whenever bolts or nuts are used, they should be of sufficient diameter and number and of the highest possible quality (preferably aircraft). Square-headed bolts and nuts should not be used.
 - 3) One continuous length of tubing should be used for the main hoop behind the driver. It should have smooth, continuous bends, with no evidence of wall failure or crimping.
 - 4) All welding should be of the highest quality with full penetration (preferably arc welding and, in particular, heliarc).
 - 5) For space frame constructions, it is important that roll-over structures be attached to cars in such a way as to spread the loads over a wide area ; it is not sufficient to simply attach the roll bar to a single tube or a junction of tubes. The roll-bar should be designed in such a way as to be an extension of the frame itself, not simply as an attachment to the frame.
 - 6) For monocoque constructions, consideration should be given to using a roll-bar hoop of 360° completely around the inside of the car and attached with suitable mounting plates. This type of roll-bar then becomes a substitute for the frame.
 - 7) Considerable care should be given to the necessary strengthening of the basic structure to which the roll-bar is attached by, for example, adding reinforcement bars or plates to properly distribute the loads.
- b. All cars must have at least two roll-over structures.
- 1) The first structure must be in front of the steering wheel, not more than 25 cm (10") in front of the steering wheel and at least as high the top of the steering wheel rim.
 - 2) The second structure must not be less than 50 cm (20") behind the first and must be high enough so

that a line extending from the top of the first structure to the top of the second structure passes over the top of the second structure passes over the top of the driver's helmet when he is seated normally in the car with his seat belts fastened. The second structure behind the driver's seat must be symmetrical about the longitudinal centerline of the car and must comply with the following dimensions :

□ The minimum height must be at least 90 cm (35.4") measured vertically from the bottom of the mono-coque/chassis.

□ The top of the structure must be at least 5 cm (2") above the top of the driver's helmet when he is seated in his normal driving position.

c. Strength. The roll-over structures which, except for the dimensions specified above, may be of free structural conception must be capable of withstanding three simultaneously applied loads,

1.5 g laterally

5.5 g longitudinally (in both directions)

7.5 g vertically

with the induced loads being carried over into the primary structure of the chassis. For the purposes of calculating the magnitude of these forces, the weight of the car should be considered as racing weight with driver aboard and full fuel tanks.

A certificate signed by a qualified technician must be submitted to the scrutineers of the event. The certificate must state that the roll-over structures are capable of withstanding these specified loads and be accompanied by a drawing of the roll-over structures showing their dimensions and materials.

O.7 All cars must have a headrest which, when a rearward force of 145 N (200 lbs) is applied, does not deflect more than 5 cm (2"). The headrest must be designed

so that the driver's helmet cannot be caught between the roll-over structure and the headrest.

O.8 Chromium plating of steel suspension members of over 725 N/mm² (45 tons/in²) tensile strength is forbidden.

O.9 The use of magnesium sheet less than 3 mm (0.12") in thickness is forbidden.

P. The use of titanium in the chassis of the car for any purpose is prohibited.

Q. Any device or system (mechanical, hydraulic, pneumatic, etc.), either driver-controlled or otherwise, that allows changes in ride height while the car is in motion is prohibited.

R. Fuel.

R.1 In all FIA World Cup events, fuel will be supplied to all competitors by the organizer. All competitors shall be required to use the provided fuel.

R.2 The addition or injection of oxygen-and/or nitrogen bearing additives is strictly prohibited.

R.3 Compliance will be checked dielectrically.

CHAPTER 4 : MISCELLANEOUS

A. These rules and regulations governing the FIA World Cup and the Technical specifications of Formula Mondial cars are originally drafted in English. Should a difference in interpretation or text occur between the English version and any other translation, the English text shall be considered authentic.

B. From time to time the FIA World Cup Commission may issue bulletins correcting, clarifying, and amending these rules and regulations. Such bulletins shall be published in the monthly FISA Motor Sport Bulletin and the FIA World Cup Newsletter and shall have the same force and effect as these rules. Such bulletins shall take effect upon publication unless another date is specified in the bulletin itself.

CHAMPIONNATS D'ENDURANCE

Art. 258 - Règlement Groupe C Junior 1983

Les voitures du Groupe C Junior doivent se conformer au règlement technique du Groupe C (Article 257 de l'Annexe J) sauf en ce qui concerne les points suivants :

- La quantité maximale totale de carburant pouvant être emportée à bord est de 55 litres.
- Le poids minimum est fixé à 700 kg.
- La capacité totale du/des réservoirs et de la nourrice ne peut excéder 54 litres.
- L'axe du pédalier ne doit jamais être situé en avant de l'axe des roues avant.

Article 257 2/1 - Règlement Groupe C 1984

A partir du 1er janvier 1984 la notion de nombre de ravitaillements est abandonnée et remplacée par une allocation globale maximale de carburant en fonction de la distance ou de la durée de l'épreuve indiquée comme suit :

Groupe C	
800 km/ 500 Miles	425 l
1000 km	510 l
9 heures	830 l
12 heures	1105 l
24 heures	2210 l

Championnats d'Endurance 1983

A partir du 1er Janvier 1983, tout concurrent participant à une épreuve du Championnat du Monde d'Endurance ou à une épreuve du Championnat d'Europe d'Endurance avec une voiture du Groupe C ou une voiture du Groupe C Junior devra présenter le passeport technique de chaque voiture engagée lors des vérifications techniques de l'épreuve. Les détails seront publiés ultérieurement.

Art. 258 - 1983 Junior Group C Regulations

The Junior Group C cars must be in conformity with the Group C Technical Regulations (Art. 257 of Appendix J), apart from with regard to the following points :

- The maximum total quantity of fuel which may be carried on board is 55 litres.
- The minimum weight is set at 700 kg.
- The total capacity of the tank(s) and of the feed-tank may not exceed 54 litres.
- The axis of the pedals may never be situated to the fore of the axis of the front wheels.

Article 257 2/1 - 1984 Group C Regulations

As from 1st January 1984 the notion of number of refuelling stops shall be abandoned and replaced by a maximum global fuel allowance based on the distance or the duration of the event, as follows :

Group C	
800 km/ 500 Miles	425 l
1000 km	510 l
9 hours	830 l
12 hours	1105 l
24 hours	2210 l

1983 Endurance Championships

As from 1st January 1983, any competitor participating in an event of the World Endurance Championship or in an event of the European Championship with a Group C or Junior Group C car must submit the technical passport of each car entered during the scrutineering of the event. Details shall be published at a later date.

INFORMATIONS RALLYES – RALLY INFORMATION

A partir du 1er Janvier 1983, les pilotes des voitures du Groupe N de l'Annexe J participant à tout Rallye de Championnat FIA ne devront pas appartenir aux 1ère et 2ème listes de priorité pour 1983 qui seront publiées dans le Bulletin Sportif FIA de Décembre 1982.

As from 1st January 1983, the drivers of Appendix J Group N cars participating in any rallies of the FIA Championship must not belong to the 1st and 2nd seeded rally drivers lists for 1983 which will be published in December 1982 edition of the FIA Sporting Bulletin.

Les voitures appartenant au Groupe 2 et au Groupe 4 de l'Annexe J 1981 seront admises au départ des Rallyes de Championnat FIA. Les constructeurs de ces voitures et leurs pilotes ne pourront pas marquer de points dans les différents championnats, d'autre part les pilotes de ces voitures ne devront pas appartenir aux 1ère et 2ème listes de priorité pour 1983 qui seront publiées dans le Bulletin Sportif FIA de Décembre 1982.

Cars belonging to Groups 2 and 4 of the 1981 Appendix J shall be admitted to FIA Championship Rallies. Neither the Manufacturers of these cars nor their drivers may score points in the different championships; moreover, these cars may not be driven by drivers included in the 1st and 2nd seeded drivers lists for 1983, which shall be published in the December 1982 edition of the FIA Sporting Bulletin.

Group C

1000 km	1015
1500 km	1024
2000 km	1033
2500 km	1042
3000 km	1051
3500 km	1060
4000 km	1069
4500 km	1078
5000 km	1087

Championnat d'Europe 1983

A partir du 1er Janvier 1983, les pilotes des voitures du Groupe N de l'Annexe J participant à tout Rallye de Championnat FIA ne devront pas appartenir aux 1ère et 2ème listes de priorité pour 1983 qui seront publiées dans le Bulletin Sportif FIA de Décembre 1982.

- 1 - Les voitures admises sont les suivantes :
- 2 - Les voitures admises sont les suivantes :
- 3 - Le règlement du Championnat d'Europe d'Endurance 1983 sera publié ultérieurement.

The 1983 European Endurance Championship regulations will be published later on.

Informations Médicales - Chapitre 2 de l'Annexe 'L' du Code Sportif International.

A partir du 1er Janvier 1983, le règlement concernant la Fiche Médicale Internationale FISA est modifié comme suit :

- a) Une nouvelle fiche a été imprimée par la FISA, comportant un volet de plus, destiné à l'enregistrement des détails d'accidents et des visites de réintégration.
- b) Cette fiche sera valable pour une période de 5 ans.
- c) Sous peine de ne pas être admis, le pilote doit obligatoirement présenter sa fiche à toute réquisition et notamment la donner au médecin responsable avant chaque épreuve.
- d) Avant chaque épreuve, le médecin responsable retirera les fiches et ne les restituera aux personnes intéressées qu'après la compétition.

En cas d'accident, le médecin devra inscrire dans l'espace réservé à cet effet les observations médicales concernant d'éventuelles lésions subies, et envoyer, le plus tôt possible, la fiche à l'A.S.N. du pilote. L'examen de la fiche peut remplacer la visite médicale précédant la compétition.

- e) LES A.S.N. PEUVENT DES MAINTENANT COMMANDER LES FICHES MEDICALES DE 5 ANS A LA FISA AU PRIX DE 5FrS. FRANCAIS L'UNITE, PORT COMPRIS. LE MODELE D'ORIGINE FISA SERA LE SEUL AUTORISE.

Toutefois, les Fiches Médicales existantes seront encore valables jusqu'au 31 Décembre 1983.

NB : Le CONTROLE MEDICAL ANNUEL reste obligatoire pour tous les détenteurs de la Fiche Médicale, et les modalités de ce contrôle sont modifiées comme suit :

Les Arts. 1.2.d) et 1.2.e) (Examens prévus) sont remplacés par :

- 1.2.d) Electrocardiogramme pour tout pilote demandeur de sa première licence et lors de chaque contrôle médical pour les pilotes âgés de plus de 40 ans. Electrocardiogramme d'effort lors de chaque contrôle pour les pilotes âgés de plus de 45 ans.

L'Article 1.4a) (Liste des Affections Incompatibles) est remplacé par :

- a) Diabète exigeant une insulinothérapie, épilepsie (les cas de diabète autres que pour les personnes qui sont dépendantes de l'insuline seront évalués à titre individuel par la Commission Médicale Nationale).

— A l'Art. 1.4.b) et en Annexe, les références à l'hypertension sont à supprimer.

EN OUTRE, L'ATTENTION DES MEDECINS CHEFS D'EPREUVES EST ATTIREE SUR LES POSSIBILITES QUI LEUR SONT INVESTIS PAR LE DERNIER PARAGRAPHE DE L'ARTICLE 3.4 :

«De plus, si le Directeur de la Course, ou le responsable médical d'une épreuve juge nécessaire, un pilote peut devoir se soumettre à l'examen médical d'un docteur agréé par l'ASN du pays, en n'importe quel moment d'un meeting ou d'une course d'endurance, ou bien la fin des épreuves». En référence particulièrement aux accidents de course qui ne produisent pas de blessures ou traumatismes immédiatement apparents.

Medical Information - Chapter 2 of Appendix 'L' to the International Sporting Code.

From 1st January 1983, the regulations concerning the FISA International Medical Card are modified as follows :

- a) A new card has been printed by the FISA, with an extra page for the recording of accident information and reintegration visits.
- b) This card will be valid for a period of 5 years.
- c) Drivers are under strict obligation to present this CARD for checking, and also to give it to the responsible Medical Officer before each event. Failure to do so will entail non-eligibility to compete.
- d) Before each event the responsible Medical Officer will take possession of the Cards and will return them to the persons concerned only after the competition.

In the event of an accident, the Medical Officer must, in the space reserved for the purpose, enter the medical observations regarding any injuries suffered and return the Card to the ASN as soon as possible. The pre-competition examination may be replaced by the examination by the Medical Officer of the Card.

- e) ASNs CAN ORDER THE 5 YEARS INTERNATIONAL CARDS FROM THE FISA AS FROM NOW, PRICED AT 5 FRENCH FRANCS EACH, INCLUDING POSTAGE. THE ORIGINAL FISA MODEL WILL BE THE ONLY ONE AUTHORISED.

However, the existing Medical Cards may be used until 31st December 1983

NB : THE ANNUAL MEDICAL EXAMINATION remains obligatory for all holders of the Medical Card and the following modifications are made to the requirements :

-- Art. 1.2 d) and e) (Prescribed Tests) are replaced by :

1.2.d) Electrocardiogram for all drivers applying for their first licence and at each examination for drivers over 40 years of age. Stress-related E.C.G. at each examination for drivers over 45 years of age.

- Art. 1.4. a) (List of Incompatible Illnesses) is replaced by :

- a) Diabetes requiring insulin treatment, epilepsy (diabetes cases other than insulin-dependent subjects are to be assessed individually by the National Medical Commission).

In 1.4. b) and Appendix, all references to Hypertension are deleted.

IN ADDITION, MEDICAL OFFICER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE POSSIBILITIES GIVEN THEM BY THE LAST PARAGRAPH OF ARTICLE 3.4 :

« Furthermore, if the Clerk of the Course, or the Chief Medical Officer of an event judges it necessary, a driver may be required to submit to a medical examination by a doctor approved by the ASN of the country, at any time during a meeting or long distance event, or at the end of it ».

With particular reference to accidents which do not produce immediately apparent injuries or traumas.

1) Groupe A/B - Article 255.7.3.12

Ajouter un article 5.7.3.12 :

"Il est permis d'utiliser des crics pneumatiques démontables, mais sans la bouteille d'air comprimé à bord (circuits seulement)." (A partir du 1.01.83).

2) Formule 2/3 - Article 275.3.8 :

Changer l'Article 275.3.8 comme suit :

"Les dispositifs aérodynamiques doivent respecter les règles concernant la carrosserie.

Toute partie ayant une influence aérodynamique et/ou toute partie de la carrosserie et les points de fixation de la carrosserie doivent être solidement fixées à la partie entièrement suspendue de la voiture (châssis/coque), ne doivent comporter aucun degré de liberté par rapport à la partie entièrement suspendue de la voiture (châssis/coque) et ne doit jamais être mobile par rapport au châssis/à la coque.

En aucune circonstance, une partie quelconque de la carrosserie ou de la partie suspendue de la voiture ne devra se trouver en-dessous d'un plan horizontal passant 1 cm sous le fond du siège du conducteur et à au moins 4 cm au-dessus du sol, la voiture se trouvant en état normal de course, pilote à bord.

Afin de permettre aux Commissaires Techniques de procéder à cette vérification, un trou d'axe vertical et d'un diamètre de 10 mm traversera le fond du siège et le plancher correspondant.

Tout dispositif (mécanique, hydraulique, pneumatique, etc.) qui, même en complétant la fonction normale des suspensions, a pour but de modifier la garde au sol de la carrosserie ou de la partie suspendue de la voiture, que ce soit en partie et/ou provisoirement, et qui ne respecte pas ainsi la garde au sol minimum, est interdit". (A partir du 1.01.83).

1) Group A/B - Article 255.7.3.12

Add an article 5.7.3.12

"Removable pneumatic jacks are permitted, but without the compressed air bottle on board (circuits only)." (As from 1.01.83).

2) Formula 2/3 - Article 275.3.8

Change the article 275.3.8 as follows :

"Aerodynamic devices must comply with the rules relating to coachwork.

Any part having an aerodynamic influence and/or any part of the coachwork and attachments to the coachwork must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (chassis/monocoque), must have no degree of freedom in relation to the entirely sprung part of the car (chassis/monocoque), must remain immobile in relation to the chassis/monocoque at all times.

Under no circumstances can any part of the bodywork or of the suspended part of the car be below a horizontal plane passing 1 cm under the bottom of the driver's seat and at least 4 cm above the ground, the car being in normal racing trim with the driver on board.

In order to allow the scrutineers to carry out this check a 10 mm diameter hole will be bored through the bottom of the seat and the corresponding floor.

Any device (mechanical, hydraulic, pneumatic, etc.) which, even if it is part of the normal function of the suspension, is intended to change the ground clearance of the bodywork or of the entirely sprung part of the car, whether partially and/or temporarily and which thereby does not respect the minimum ground clearance, is forbidden.»

(As from 1.01.1083).

ANNEXE J

Groupe N

Le Comité Exécutif de la FISA a décidé l'établissement d'une fiche internationale pour les voitures du Groupe N de la manière suivante :

- 1 La fiche internationale ne sera valable que pour les courses inscrites au Calendrier FIA. Elle pourra être utilisée par tous les pilotes, de quelque pays qu'ils soient.
- 2 Pour les courses nationales non inscrites au Calendrier FIA, les fiches nationales des Groupes N pourront encore être utilisées par l'autorité sportive nationale.
- 3 Pour l'article 254.5.3.6, le règlement suivant est adopté :

Amortisseurs : la marque est libre, mais pas le nombre, le principe de fonctionnement, les points d'attache et la position de l'assiette de ressort.

Au cas où pour remplacer un élément de suspension type Mc Pherson, il serait nécessaire de changer l'élément télescopique, les nouvelles pièces devront être semblables aux pièces d'origine et avoir les mêmes points d'attache et la même position de l'assiette de ressort.

(Il ne faut donc pas tenir compte des articles 707 D et G de la fiche Groupe N)

Le règlement d'homologation et les autres modalités concernant l'établissement d'une fiche internationale pour les voitures du Groupe N seront publiés prochainement.

Les fiches d'homologation nationales pourront être utilisées dans les courses inscrites au Calendrier FIA jusqu'au 30.6.83. Il sera possible d'adopter la nouvelle rédaction de l'article 254.5.3.6.

APPENDIX J

Group N

The FISA Executive Committee has decided to draft an international homologation form for Group N cars, based on the following conditions :

- 1 The international form shall only be valid for races entered on the FIA Calendar. This form may be used by all the drivers, regardless of their country of origin.
- 2 For national races not entered on the FIA Calendar, the national forms for Group N cars may still be used by the National Sporting Authority.
- 3 Article 254.5.3.6 is henceforth worded as follows :

Shock absorbers : Make is free, but not their number, working principle, nor the mounting points nor the spring trim position.

If, in order to change the damping element of a Mc Pherson suspension, it is necessary to replace the entire Mc Pherson strut, the replacement parts must be similar to the original ones and have the same mounting points and the same spring trim position.

(Articles 707 D and G of the Group N form are therefore not to be taken into consideration).

The homologations regulations and the other conditions for the drafting of an international form for cars of Group N shall be published soon.

National homologation forms may be used in races entered on the FIA Calendar until 30.6.83. It shall be possible to adopt the new wording of Article 254.5.3.6 as from now.

Liste des Transferts définitifs effectués par les Constructeurs

List of final transfers made by manufacturers

Valable à partir du 1.10.82/Valid as from 1.10.82

(D)

OPEL

5073	Kadett 1.3	(1297 cc)	Transfert en Groupe A
		1/1VO	Freins
		2/2VO	Freins - Carrosserie
		3/3VO	Carrosserie
221	Ascona 400	(2410 cc)	Transfert en Groupe B
		1/1VO	Carter sec - Réservoir - Carrosserie
		2/2VO	Freins
		3/3VO	Freins
		4/4VO	Freins
		5/5VO	Suspension
		6/6VO	Suspension
		7/7VO	Suspension - Freins
5053	Ascona 2.OS	(1979 cc)	Transfert en Groupe A
		3/3VO	Freins
		4/4VO	Freins
		5/5VO	Freins
		6/6VO	Freins
		7/7VO	Suspension - Direction
		8/1 VF	Direction
		9/1 ET	Carrosserie
5067	Ascona I 2000	(1979 cc)	Transfert en Groupe A
		1/1VO	Réservoir
		2/2VO	Rapports de Pont
		3/3VO	Freins
		4/4VO	Freins
		5/5VO	Freins
		6/6VO	Freins
		7/7VO	Suspension-Direction
		8/1VF	Direction
		9/8VO	Circuit refroidissement
		10/1ET	Carrosserie

5068	Ascona 2.0 E	(1979cc)	Transfert en Groupe A
		1/1VO	Réservoir
		2/2VO	Rapports Pont
		3/3VO	Carrosserie
		4/4VO	Freins
		5/5VO	Freins
		6/6VO	Freins
		7/7VO	Freins
		8/8VO	Suspension-Direction
		9/1VF	Direction
		10/1ET	Carrosserie
(GB)			
BLMC			
5078	Rover 3500	(3532 cc)	Transfert en Groupe A
		1/1VO	Freins - Suspension - Transmission - Pont moteur.
		2/2VO	Rapports de Pont
5079	MG Metro	(1274 cc)	Transfert en Groupe A
		1/1VO	Arceau
		2/2VO	Arceau
		3/1VF	Chemises
		4/3VO	Freins - Suspension - Transmission
VAUXHALL			
5076	Astra 1.3	(1297 cc)	Transfert en Groupe A
		1/1VO	Freins
		2/2VO	Arceau
(I)			
FERRARI			
220	308 GTB	(2926,9 cc)	Transfert en Groupe B
		1/1VO	Roues
		2/2VO	Arceau
ALFA ROMEO			
5077	GTV 2.0	(1962 cc)	Transfert en Groupe A
		1/1 ET	Carrosserie - Roue
		2/1VO	Suspension AV et AR - Direction
		3/2VO	Freins
		4/3VO	Freins - Roues
			Arceau

Liste d'homologation valable à partir du 1.2.82

List of homologation valid as from 1.2.82

(E)

SEAT

5008 Panda 45 2/2VO Suspension

Liste d'homologation valable à partir du 1.9.82

List of homologation valid as from 1.9.82

(D)

AUDI

5012 80 GLE 9/2 ET Rapport de B.V.

(F)

CITROEN

201 Visa Trophée (1219 cc) 5/4 VO Suspension

RENAULT

5066 D GTS (1397 cc) Homologation en Groupe A
1/1VO Carrosserie
2/1VF Freins

Liste d'homologation valable à partir du 1.10.82

List of homologation valid as from 1.10.82

(D)

AUDI

5010 80 2,2 8/8VO Freins
9/1ER Moteur

5011 Coupé 2,2 l 10/8VO Freins
11/9VO Pare-chocs
12/2ER Moteur

5012 80 GLE 10/8VO Freins
11/1ER Moteur

5013 Coupé 2,0 l 8/1ER Moteur

OPEL

5074 Kadett 1.6 (1598 cc) Homologation en Groupe A
1/1VO Freins
2/2VO Freins - Carrosserie
3/3VO Carrosserie

VOLKSWAGEN

5069 17 Golf GTD 1588 x 1.4 Homologation en Groupe A
1/1 VF Bielle
2/1 VO Carrosserie - Suspension - Axe AR -
Axe AV - Freins - Direction.
3/2VO Arceau
4/3VO Arceau.

(F)

CITROEN

219 Visa II Chrono (1360cc) Homologation en Groupe B
1/1VF Freins

(GB)

BL CARS

5023 Jaguar XJS 5/4VO Suspension - Réservoir - Fixation -
Roue

6/5VO Freins

7/2ER Boîte de vitesses

5080 Rover 3500 SE (3532 cc) Homologation en Groupe A

1/1VO Freins - Suspension - Transmission -
Pont moteur.

2/1VF Alimentation.

FORD

5026 Escort XR3 3/1ET B.V.

5065 Fiesta 1.6 2/1ET Modèle XR2
Dimensions - Moteur - Rapports de
ponts et de B.V. - Freins -
Carrosserie.

GM - VAUXHALL

5075	Astra 1.6	(1598 cc)	Homologation en Groupe A
		1/1VO	Freins
		2/2VO	Freins
		3/3VO	Arceau

(I)

ALFA-ROMEO

5039	Alfasud TI 1.3	4/2VF	Moteur - Freins
5041	Alfasud TI 1.5	5/2VF	Moteur - Freins

FIAT

5021	Ritmo Abarth 125TC	(1995 cc)	
		06/01ET	Carrosserie
		7/3VO	Transmission - Suspension - Roues - Freins

LANCIA

210	Rally	07/01ER	Moteur
-----	-------	---------	--------

(J)

MITSUBISHI

5070	Lancer 1800 Turbo A175A	(1795 cc x 1,4)	Homologation en Groupe A
------	-------------------------	-----------------	--------------------------

TOYOTA

5060	Corolla 1600 Coupé TE71	01/01VO	Rapports de pont - Freins
5071	Celica 2000 GT Coupé (RA63)	(1968cc)	Homologation en Groupe A
		1/1VO	Freins - Rapports de pont - Suspension - Direction.
5072	Celica 2000 GT Lift-back (RA63)	(1968cc)	Homologation en Groupe A
		1/1VO	Freins - Rapports de pont - Suspension.
5061	Corolla 1600 Lift-back	2/1ER	Dimensions intérieures
		3/1ET	Carrosserie - Moteur - Suspension - Dimensions intérieures.
5059	Corolla 1600 GT Lift-Back	2/1ER	Dimensions intérieures
		3/1ET	Carrosserie - Moteur - Suspension - Dimensions intérieures

5058

Corolla 1300

2/1ET

Carrosserie - Moteur -
Boîte de vitesses - Suspension.

(SU)

VFTS

222

Lada - VFTS

(1569 cc)

1/1VO

2/2VO

Homologation en Groupe B

Freins

Arceau.

MODALITES D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION

REGLEMENT POUR CONSTRUCTEURS

1983

ARTICLE 1 : PRESENTATION DES DEMANDES

a) HOMOLOGATION

C'est la constatation officielle faite par la FIA/FISA qu'un modèle (voir b) de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans l'un des Groupes A ou B du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA/FISA par l'ASN dans le pays duquel se trouve une usine de montage de véhicule de la marque considérée et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation. (voir ci-après).

L'homologation ne sera accordée que pour des modèles encore en construction au 1er Janvier de l'année précédent celle de validité du présent règlement, ou dont la construction a été commencée après cette date. Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 5 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle (voir article 10).

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans les Groupes A ou B. Il s'ensuit que le passage dans le Groupe A d'un modèle déjà homologué dans le Groupe B annule l'effet de la première homologation.

Une homologation ne peut être accordée en Groupe N qu'à un véhicule déjà homologué en Groupe A.

b) MODELE DE VOITURE

Toutes les voitures appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et ligne générale extérieure déterminée de la carrosserie, et par une même conception mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.

c) CONDITIONS IMPOSEES AUX ASNs

Pour qu'une demande d'homologation puisse être présentée à la FIA/FISA elle doit provenir d'un ASN de la part d'un constructeur si ce constructeur est possesseur d'une licence de concurrent de la FIA/FISA ou a fait établir une déclaration spécifiant qu'il se conformera aux spécifications dudit règlement d'homologation (voir modèle de cette déclaration annexé au présent règlement).

La déclaration doit être soumise au Groupe de Travail Homologation, soit lors de la première séance de l'année, soit lors du dépôt de la première demande d'homologation présentée pour l'année en cours.

Cette déclaration écrite doit être établie au nom du constructeur de la voiture faisant l'objet de la demande et être signée par la ou les personne(s) habilitée(s) selon les lois du pays à signer officiellement au nom de la société constructrice, soit le directeur général, soit un responsable ne dépendant pas du service compétition de l'usine.

De ce fait, le constructeur s'engage à se conformer aux prescriptions du Code Sportif International et à tous les règlements internationaux, y compris le présent; ainsi qu'à tout règlement national complémentaire établi par l'ASN concerné, sur la procédure d'établissement et de transmission à la FIA/FISA, des demandes d'homologation présentées par le constructeur.

Au cas où le non respect d'une prescription quelconque serait constaté, la FIA, en se référant à l'Article 149, pourra prendre toute sanction prévue par le Code Sportif International.

d) EXAMEN DES DEMANDES D'HOMOLOGATION

Chaque année, la FISA établira et fera publier le Calendrier des procédures d'homologation.

Ce calendrier comportera :

- la date limite du dépôt des demandes ;
- la date d'entrée en vigueur des homologations prononcées (voir article 1e).

Les ASN devront présenter chaque demande d'homologation en quatorze exemplaires (voir article 4).

Ces exemplaires devront être expédiés aux destinataires suivants :

- 4 exemplaires :
(avec photos originales)

Secretariat de la FISA
8 place de la Concorde
75008 PARIS
France

- 1 exemplaire :
(avec photos originales)

M. P. SCHMITZ
BPICA
4 rue de Berri
75008 PARIS
France

Pour les autres exemplaires photocopies de très bonne qualité, ou photos originales :

- 1 exemplaire : M. J. TIMANUS
SCCA
6750 South Emporia Street
Englewood
Colorado 80112
U.S.A.
- 1 exemplaire : M. D. ROGER
FFSA
136 rue de Longchamps
75116 PARIS
France
- 1 exemplaire : M. R.N. EASON-GIBSON
RAC
31 Belgrave Square
LONDON SW1X 8QH
Grande Bretagne
- 1 exemplaire : M. M. VIDAL
FEA
Santissima Trinidad 30
MADRID 3
Espagne
- 1 exemplaire : M. M. MAGNANELLI
CSAI
9, via Pola
20124 MILANO
Italie
- 1 exemplaire : M. E. MORR
ONS
Baseler Platz 6
6000 FRANKFURT AM
République Fédérale d'Allemagne
- 1 exemplaire : M. K. SUZUKI
JAF
3-5-8 Shibakoen
Minato-ku
TOKYO
Japon
- 1 exemplaire : M. R. SIERRA
ACA
Avenida del Libertador 1850
BUENOS AIRES
Argentine
- 1 exemplaire : M. A. KLOPITCHEV
FSA
BP 395
MOSCOU D 362

URSS

Chaque demande devra être reçue par le Secrétariat de la FISA et les différents membres du Groupe de Travail Homologation au plus tard aux dates mentionnées à l'Article 10. Tout retard entraînera le report de la demande à la réunion suivante.

Dans un premier temps, les ASNs devront vérifier que les demandes sont conformes au règlement et complètes avant de les expédier aux destinataires précités.

e) VALIDATION DES HOMOLOGATIONS

Les demandes d'homologation approuvées à chaque réunion seront publiées dans le Bulletin Sportif de la FIA, et communiquées dans les plus brefs délais au Secrétariat du B.P.I.C.A.

Les Procès-Verbaux de réunions d'homologation mentionneront toutes les remarques relatives aux demandes présentées et seront communiqués aux ASNs concernés.

L'homologation des demandes approuvées sous réserve ne sera prononcée que le premier du mois suivant la réception et l'acceptation par le Secrétariat de la FISA des renseignements supplémentaires que le Groupe aura jugé nécessaire de demander. Si ces renseignements n'arrivent pas au Secrétariat de la FISA avant la réunion suivante du Groupe Homologation, une nouvelle demande devra être formulée, en accord avec le présent règlement.

f) HOMOLOGATION D'UNE VOITURE PRODUITE SOUS UNE FORME IDENTIQUE DANS PLUSIEURS PAYS

Il est demandé que chaque constructeur remplisse une fiche, le Groupe Homologation se prononcera quant à la possibilité d'une seule homologation pour plusieurs constructeurs.

ARTICLE 2 : CRITERES D'HOMOLOGATION

a) La production minimale exigée est relative à des voitures identiques destinées à la vente normale à la clientèle.

En particulier, les carrosseries d'une même série minimale doivent être toutes identiques, à l'exception du "toit ouvrant" (voir article 9 h).

La production minimale est de :

- Groupe A : 5.000
- Groupe B : 200

Elle doit avoir été atteinte en douze mois consécutifs ou moins.

Le certificat de production établie par le constructeur selon le modèle joint au présent règlement d'homologation, et signé par la ou les personne(s) mentionnée (s) à l'article 1c) doit être reçu par la FISA et l'ASN concerné au plus tard le jour de la réunion du Groupe de Travail Homologations.

Tout retard entraînera le report de la demande à la réunion suivante (voir article 2 b).

Ce certificat devra être rédigé en français ou en anglais et préciser à quel modèle et, le cas échéant, à quelle extension il se rapporte.

b) Cependant, il est possible de soumettre au Groupe des demandes d'homologation dont la production minimale exigée n'aura pas été entièrement atteinte.

Les conditions sont les suivantes :

1. La production de série attestée par un certificat de production, doit avoir atteint 50 % du chiffre requis à la date de la réunion du Groupe d'Homologation (voir article 2 a).

2. La vérification de la production aura lieu à une date que le constructeur aura lui-même indiquée comme étant celle de sa réalisation complète. Afin de laisser au secrétariat le temps nécessaire pour organiser cette vérification, le constructeur est tenu d'informer ce dernier deux semaines au moins avant la date choisie.

Cette date devra être d'au moins trois semaines avant l'entrée en vigueur de l'homologation.

3. L'homologation ne pourra être valable qu'à partir du 1er du mois suivant celui de la vérification.

4. Le droit d'homologation dû sera triple .

De plus, le constructeur sera tenu de payer à la FISA les frais de cette inspection calculés comme suit :

- Transport à partir du domicile de la (des) personne (s) chargée (s) de l'inspection (aller-retour). Ceci comprend : billet d'avion aller et retour-classe touriste-, billet de chemin de fer 1ère classe, taxis, voiture, etc...

- Frais d'hébergement, de subsistance et frais annexes nécessités par l'inspection.

- Indemnité fixe journalière selon barème en vigueur.

c) DIMENSIONS INTERIEURES MINIMALES ET NOMBRE MAXIMUM DE PLACES

Définition du terme "SIEGE" (Voir article 251.2.5.3 de l'Annexe J)

Selon le groupe dans lequel on désire homologuer un modèle, les voitures devront comporter au moins quatre places ou au moins deux places. Le nombre minimum de places est indiqué ci-après pour chacun des groupes définis au présent règlement, et les dimensions minimales intérieures sont données ci-dessous pour les deux cas.

Premier cas (Voir figure 1) - Voiture à 4 places (ou plus)

Les dimensions à vérifier en Groupe A sont :

B. Hauteur sur sièges AV (mesurée parallèlement à l'inclinaison du dossier vers l'arrière : inclinaison maximale 15°).

C. Largeur aux sièges AV.

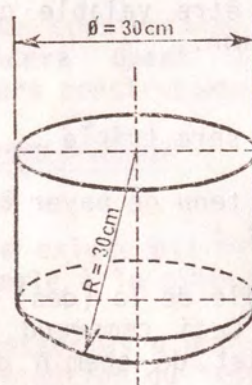
D. Hauteur sur sièges AR (mesurée dans les mêmes conditions que B).

E. Largeur des sièges AR.

F. Distance du centre du moyeu du volant à la pédale de frein (si le volant est réglable, il devra être placé en position moyenne).

G. Longueur du centre du moyeu du volant à la cloison du siège AR, ou le cas échéant, à la force arrière du siège AR (inclinaison maximale 15°); Si le volant est réglable, il devra être placé en position moyenne.

B et D sont mesurés entre le fond du siège écrasé par une masse standard (voir dessin n° 1), dont l'axe est vertical, et le plafond (le capitonnage étant comprimé).



Weight/tare = 60 kgs ± 200 grms.

Dessin/drawing No 1

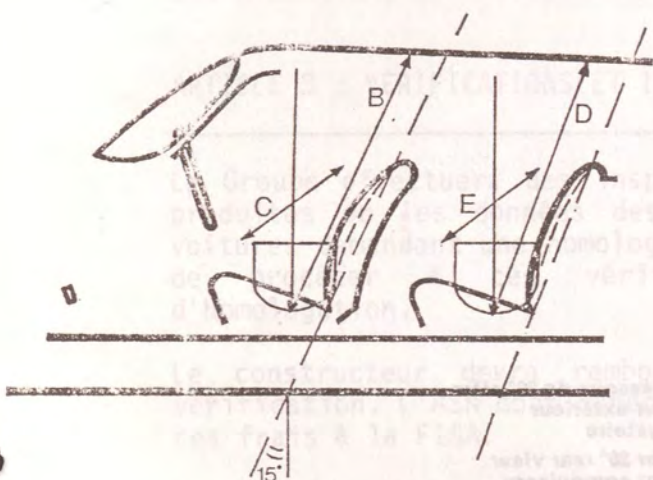
Si les sièges sont séparés, la mesure est faite au milieu de chacun des sièges.

Pour les sièges réglables longitudinalement, le siège est placé dans la position moyenne. Si le siège est une banquette, la mesure est prise à 25 cm de l'axe de la voiture.

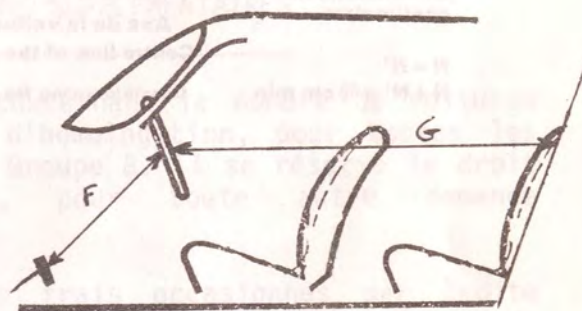
C et E sont les largeurs maximales mesurées dans les plans verticaux transversaux passant par les axes des masses standard placées sur les sièges, et pouvant être maintenues librement sur une hauteur d'au moins 25 cm, et une longueur d'au moins 40 cm.

Les cotes minimales exprimées en centimètres sont les suivantes :

	B	C	D	E	H
- jusqu'à 2 000 cc (avec $H = F + G$)	88	110	88	110	200
- plus de 2 000 cc (avec $H = F + G$)	93	120	93	120	210



Dessin/drawing No 2



Dessin/drawing No 3

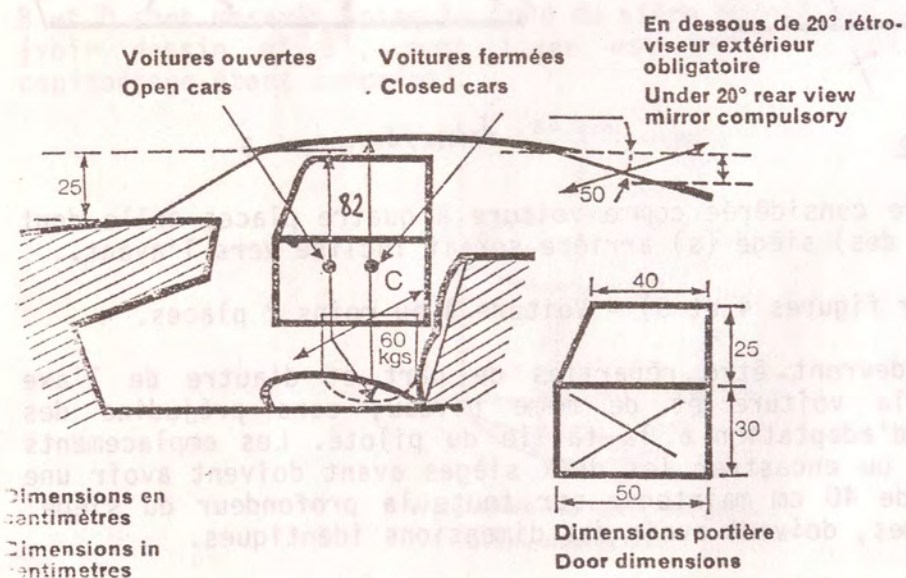
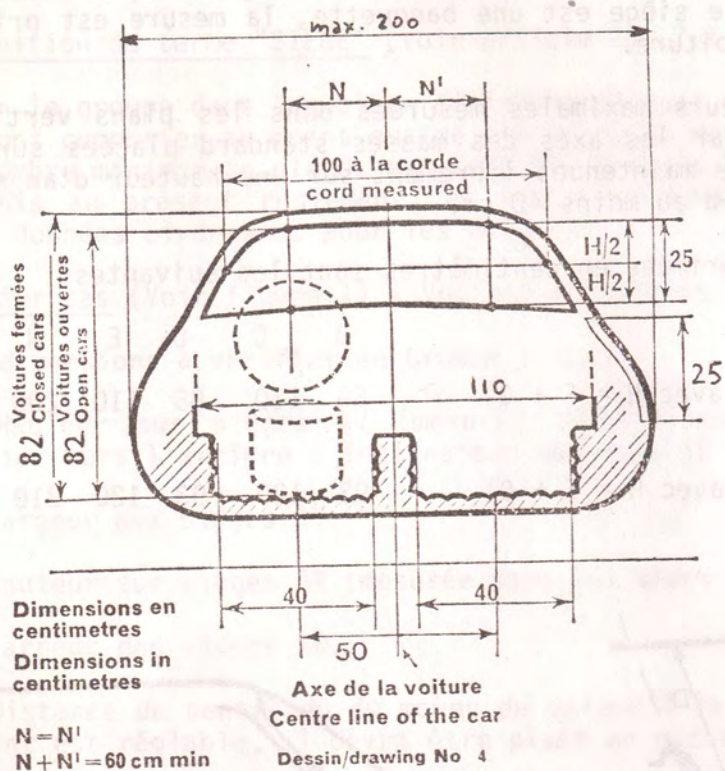
Ne pourra pas être considérée comme voiture à quatre places celle dont le dossier du (ou des) siège (s) arrière serait incliné vers l'avant.

Deuxième cas (voir figures 4 et 5) - Voiture à au moins 2 places.

Les deux places devront être réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et de même niveau, sans préjudice des réglages normaux d'adaptation à la taille du pilote. Les emplacements prévus pour poser ou encastrer les deux sièges avant doivent avoir une largeur minimale de 40 cm maintenue sur toute la profondeur du siège. Les sièges eux-mêmes, doivent avoir des dimensions identiques.

La hauteur à l'avant (B) sera d'au moins 82 cm, la méthode de mesure étant identique à celle décrite pour les voitures à quatre places.

(Pour les voitures ouvertes, on ne se référera plus au plafond, mais au plan horizontal passant par le point le plus haut du montant supérieur de pare-brise).



Dessin/drawing No 5

La largeur intérieure minimale aux places avant (voir mesure pour voitures à quatre places) sera de 110 cm, maintenus librement sur au moins 25 cm de hauteur et 40 cm de longueur.

La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque personne) devra être de 25 cm, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal de la voiture à l'aplomb des pédales.

La distance entre les deux axes longitudinaux des deux sièges de la voiture ne doit pas être inférieure à 50 cm. Au cas où les deux axes ne seraient pas parallèles, la mensuration doit être effectuée au creux de chacun des deux sièges.

N.B. : Si une modification autorisée par l'Annexe J affecte une dimension portée à la fiche d'homologation, cette dimension ne pourra être retenue comme critère d'éligibilité d'une voiture.

d) VISIBILITE AVANT, ARRIERE ET LATERALE

Les dimensions minimales des vitres sont précisées sur le dessin n° 5.

ARTICLE 3 : VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

Le Groupe effectuera des inspections concernant le nombre de voitures produites ou les données des fiches d'homologation, pour toutes les voitures demandant une homologation en Groupe B. Il se réserve le droit de procéder à ces vérifications, pour toute autre demande d'homologation.

Le constructeur devra rembourser les frais occasionnés par ladite vérification. L'ASN dont dépend le constructeur garantira le paiement de ces frais à la FISA.

La FISA se réserve le droit de contrôle des homologations existantes, et pourra en conséquence demander un complément d'information aux constructeurs. Au cas où il serait établie que de fausses déclarations ont été faites, la FISA pourra suspendre et/ou annuler l'homologation concernée, et prendre d'autres sanctions contre le constructeur concerné, telles que le refus de considérer d'autres demandes d'homologation, pour une période donnée, l'imposition d'une amende, etc...

ARTICLE 4 : FICHES D'HOMOLOGATION

a) FICHE D'HOMOLOGATION DU MODELE INTERNATIONAL

La FISA a fait imprimer la fiche d'homologation de base, ainsi que la fiche d'extension d'homologation dans leur version français/anglais, et chaque ASN pourra en commander des exemplaires qui lui seront fournis à titre payant.

Chaque ASN a le droit de faire imprimer sa propre fiche d'homologation, celle-ci étant rédigée en français ou anglais, et dans la langue du pays concerné. Mais ses fiches ne seront admises qu'après ratification par la FISA. Toute fiche d'homologation non conforme au modèle International FISA ne sera pas reconnue.

La fiche d'homologation devra être remplie dans la langue du pays concerné et devra comporter une traduction en français et en anglais de toutes les informations.

Toutes les dimensions seront données dans le système métrique, sauf les mesures des roues.

b) SPECIFICATIONS A FOURNIR SUR LA FICHE D'HOMOLOGATION DE BASE

Il est obligatoire de remplir entièrement la fiche d'homologation de base.

Cette fiche d'homologation de base ne doit contenir aucune autre information que celle demandée aux différentes questions numérotées. Des précisions pourront être apportées dans les "informations complémentaires". Chaque question ne pourra être suivie que de l'information technique concernant la pièce ou l'équipement standard et non de deux possibilités (par exemple : pièce standard et optionnelle).

c) TOLERANCES DE FABRICATION

Les tolérances prévues par la FISA sont précisées sur les fiches vierges d'homologation.

Au cas où elles dépasseraient ces limites, une explication pouvant comprendre des dessins devra être fournie.

ARTICLE 5 : RECTIFICATION D'UNE FICHE D'HOMOLOGATION PAR LE GROUPE

Au cas où le Groupe constaterait qu'une fiche d'homologation d'un modèle dont l'homologation a déjà été prononcée comporterait des indications ne correspondant pas à la réalité ou non conformes aux prescriptions de l'Annexe J ou du présent règlement, cette fiche devra être rectifiée comme demandé par le Groupe.

La rectification sera publiée dans le Bulletin Sportif de la FIA et valable à compter du premier jour du mois suivant. Toute erreur évidente n'ayant pas trait aux performances pourra être corrigée directement par le Secrétariat de la FISA.

ARTICLE 6 : TRANSFERT DE L'HOMOLOGATION D'UNE VOITURE DU GROUPE B AU

GROUPE A

Ce transfert n'est possible que si la demande est accompagnée du certificat de production la justifiant (voir article 2 a). En outre, la voiture devra satisfaire aux critères d'habitabilité des voitures à 4 places (voir article 2 d) et les cotes intérieures devront être fournies avec la demande.

ARTICLE 7 : EXTENSION D'HOMOLOGATION

Pour toute extension, il faudra préciser sur la fiche le numéro de référence des pièces dont l'homologation est demandée.

a) EVOLUTION DU TYPE (ET)

Par évolution, il faut entendre des modifications apportées à titre définitif (abandon complet de la fabrication de ce modèle sous son ancienne forme).

Les évolutions pourront avoir lieu sur les articles suivants de la fiche d'homologation :

102 cependant, il est conseillé de fournir une série de nouvelles fiches d'homologation si l'évolution normale du type en question entraîne un changement de dénomination commerciale.

103 dans les limites de la classe de cylindrée.

201 sauf si réduction de poids de plus de 5 % (Groupe N seulement).

202 dans la limite de $\pm 3\%$ par rapport à la dimension d'origine.

203 dans la limite de $\pm 6\%$ par rapport à la dimension d'origine (Groupe B seulement).

204 même remarque (Groupe B seulement).

209 selon le changement de 202.

210 une augmentation est possible, mais les réductions ne sont autorisées que jusqu'à 2% de la dimension d'origine (dans le respect de l'Art. 2c pour le groupe considéré).

304 dans la mesure où un/des dispositif(s) de suralimentation est/sont homologué(s) d'origine et où le nombre de ces dispositifs est inchangé.

307 s'il n'y a pas de franchissement de classe de cylindrée.

313

314 s'il n'y a pas de franchissement de classe de cylindrée.

315 même remarque.

316 même remarque.

318 b) c) d) e)

319 a) c) d) e) f) h)

320 b)

323 même si en remplacement d'un système par injection.

324 même si en remplacement d'un système par carburateurs.

326

327 a) b) d) e) f) g)

328 a) b) e) f) g) h)

330 a)

333 (Groupe B seulement)

401 sauf en ce qui concerne b) : le réservoir ne doit pas être dans l'habitacle.

501

602

603 b) c) d) e) f)

604

605

606

702 on peut changer un ressort hélicoïdal par un des deux autres types.

703 on peut changer un ressort à lames par un des deux autres types.

704 on peut changer une barre de torsion par un ressort des deux autres types.

707 b) c)

801

803

804

901

902 c) d) e) h) (Groupe B seulement)

902 f) le matériau de tous les éléments ajoutés à l'extérieur de la carrosserie d'origine est libre pour l'homologation en évolution (Groupes A et B). Le matériau d'origine en dessous des éléments ajoutés doit être conservé, à l'exception des extensions d'ailes où du matériau pourra être enlevé afin de donner une liberté de mouvement à la roue complète.

Si le matériau est le même que celui d'origine, une nouvelle aile complète est permise (Groupe B seulement).

902 h) i) k) (Groupe B seulement)

902 l) m)

Dessins I - II - III - IV page 14.

Photos : Les photos peuvent être modifiées s'il s'agit d'une conséquence de l'évolution faite sur des articles autorisés.

Photos A, B : dans le respect de la ligne générale de la carrosserie (c'est-à-dire de la forme des éléments suivants : portières, pavillon y compris les montants, parties vitrées). En outre le Groupe se réserve la possibilité de juger des demandes (spoilers en particulier).

Photos T et U : la position des points de fixation peut être changée, à condition que le type de suspension et le nombre de points de fixations soient conservés.

Photo X

Dimensions intérieures : B, C, D, E, F dans la limite de $\pm 2\%$ par rapport aux dimensions d'origine et dans le respect de l'Article 2 c pour le groupe considéré.

L'évolution d'un article qui n'est pas demandé sur la fiche de base vierge peut être demandée au Groupe d'Homologation, qui se prononcera sur cette demande.

Par ailleurs, l'homologation d'une évolution normale du type ne pourra être accordée que dans le groupe dans lequel le véhicule de base est homologué, et avec une quantité minimale de voitures produites (avec les modifications décrites) correspondant à 10 % du chiffre requis pour une homologation de base dans le groupe en question.

Cette production devra avoir été atteinte en 12 mois consécutifs, ou moins.

Des évolutions portant sur une/des mêmes pièce(s) peuvent être homologuées sans que le chiffre de production minimum du Groupe considéré doive être atteint au préalable.

Pour toute demande, le constructeur devra préciser le poids de cette nouvelle version du véhicule, (Groupe N seulement) ainsi que les anciennes caractéristiques des voitures qui ont été remplacées par les nouvelles.

b) VARIANTES

Les minima de production et la période de production seront ceux prévus pour l'homologation de base dans le groupe en question et se référeront exclusivement aux voitures du même modèle équipées de la variante considérée par le constructeur, et introduites dans son circuit commercial.

Les accessoires ou équipement n'ayant aucune influence sur les performances de la voiture (climatisation, vitres teintées...etc) ainsi que ceux pour lesquels le présent règlement n'exige pas de minimum de production, pourront être homologués séparément du véhicule.

Deux types de variantes sont à distinguer :

1. Variante de fourniture (VF)

Une variante de la production de série due par exemple à la livraison simultanée d'une même pièce ou accessoire de caractéristiques équivalentes par des fournisseurs différents. Le client n'est pas en mesure de choisir l'une ou l'autre fabrication. Dans ce cas, il n'y a pas de minimum de production pour l'une ou l'autre variante, mais seulement pour leur ensemble. Ces variantes doivent être décrites sur la fiche d'homologation. Les carburateurs devront avoir le même système d'attache à leur deux extrémités que la pièce originale, sans interposition de pièce. Les diamètres des buses doivent également être identiques.

2. Variante-Option (VO)

Une variante de la production de série du modèle considéré : accessoire, équipement ou organe livré à la demande expresse du client contre supplément de prix.

Par option, on comprend par conséquent tout équipement fourni en supplément ou remplacement de l'équipement de base, même si cet équipement est normalement monté en série sur certaines voitures, celles par exemple destinées à l'exportation.

Les équipements ou organes suivants pourront être ainsi homologués en Groupe A et B sans minimum de production :

- systèmes de graissage moteur par carter sec (Groupe B seulement).
 - volants moteur pour boîtes de vitesses automatiques.
 - réservoirs à carburant.
 - arbres et demi-arbres de transmission, ainsi que leurs joints.
 - une boîte de vitesses automatique.
 - une série de rapports de boîte de vitesses (avec ou sans synchronisation). Le nombre de rapports est libre.
 - deux rapports de couple final.
 - éléments de suspension et essieux (renforcés ou non) à condition qu'ils soient entièrement interchangeables avec ceux d'origine, que l'emplacement des points d'ancrage de la suspension aux porte-moyeux et à la coque reste inchangé.
- Les stabilisateurs peuvent également être homologués dans ces conditions, même si le modèle considéré en est dépourvu d'origine.
- dispositifs de verrouillage central des roues.

- systèmes de freinage complets ou partiels, à l'exception des systèmes anti-blocage (en particulier des freins à disque peuvent ainsi être homologués à la place de freins à tambour), emplacements des freins, étriers de freins, répartiteurs de freinage (éventuellement dans l'habitacle). Des photos devront être fournies.

Il est nécessaire d'indiquer sur la fiche les numéros des pièces modifiées.

- rapports de direction, à condition que les pièces soient commercialisées. (Préciser les numéros des pièces).
- servo-directions
- biellettes de direction.
- amortisseur de direction.
- toit ouvrant.
- arceaux de sécurité.

c) ERRATUM (ER)

Un erratum est la constatation et la correction d'un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur.

Un erratum annule et remplace ce renseignement.

Aucun minimum de production n'est exigé pour une erratum.

En regard de la correction, seront précisés la donnée erronée et le numéro de l'article (ou de la photo) modifié.

Cette fiche d'erratum précisera obligatoirement les coordonnées des renseignements erronés (page de la fiche de base, numéro de l'extension...)

ARTICLE 8 : PRESENTATION DES DEMANDES D'EXTENSION D'HOMOLOGATION

Chaque type d'extension (ET, VF, VO, ER) devra obligatoirement faire l'objet d'une feuille séparée.

ARTICLE 9 : PRECISIONS SUPPLEMENTAIRES POUR CERTAINES DEMANDES

a) Dimensions intérieures

Toute demande d'homologation pour un nouveau modèle de voiture doit être accompagnée des mesures représentant les cotes minimales intérieures relevées conformément à l'Article 2 c).

b) Moteur

b.1) Graissage par "carter sec".

La fiche devra en comporter la description ainsi que la photo de ses composants.

b.2) Volant moteur pour B.V.automatique :

Leurs caractéristiques (poids, matériaux) seront portées en page 10, ou en VO, en spécifiant : "Utilisable uniquement avec boîte de vitesses automatique."

c) Circuit de carburant : réservoirs

Au cas où une demande d'homologation pour un réservoir monté à un emplacement différent de celui d'origine est présentée, une photo du montage devra être fournie.

Les réservoirs de carburant peuvent être homologués par le constructeur de la voiture, sans minimum de production, si l'emplacement de ce réservoir est le même que celui du réservoir de série, ou se trouve dans le compartiment à bagages. Les capacités maximales prévues par l'article 5.9 du règlement Groupe A devront être respectées, y compris pour le Groupe B.

d) Transmission - Boîte de vitesses

Une demande d'homologation pour une boîte de vitesses, possédant un carter différent de celui d'origine doit être accompagnée de sa photo.

e) Suspension

e.1 - Limiteur de débattement : une photo du limiteur monté devra être fournie.

e.2 - Barre stabilisatrice : préciser le diamètre et fournir une photo de cette barre montée.

f) Train roulant

f.1 Pompe(s) de freins :

Une photo de la/des pompe(s) est demandée.

f.2 Refroidissement des freins :

Le constructeur fournira une photo du dispositif monté sur le frein et précisera si ce dispositif utilise ou non une pompe.

f.3 Emplacement des freins : Si cet emplacement est modifié il est nécessaire de fournir une photo du montage, ainsi qu'une explication.

f.4 Direction : En cas de modèles de voitures commercialisés avec la direction à droite ou la direction à gauche, il n'y aura pas de minimum de production exigé pour chacune de ces deux versions, mais seulement pour leur ensemble.

g) Carrosserie

g.1 Il sera admis de présenter des demandes d'homologation pour des modèles de carrosserie 2 portes/ 3 portes/ 4 portes/ 5 portes de même matériau sur un même ensemble mécanique, sous forme de fiche additionnelle "variante option" comportant les photos A, B de la fiche du modèle international, sous réserve que les caractéristiques essentielles soient conservées.

Un certificat de production de 50 % du chiffre du modèle de base sera requis pour chacune de ces options.

g.2 Pare-chocs

Si la voiture est produite avec différents pare-chocs (pare-chocs US par exemple), l'homologation sous forme de "variante-option" de chaque version nécessite la production minimale de 50% du chiffre indiqué Article 2 a).

h) Sécurité : Arceaux

Le constructeur doit spécifier sur la fiche "le constructeur certifie que la structure de la voiture, arceau compris, est conforme aux normes exigées par la FISA ". En outre, il doit être fourni une photo de l'arceau et les spécifications techniques des éléments constituant l'arceau (matériau, diamètre extérieur des tubes, épaisseur des parois, poids total de l'arceau).

Les renforts 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, sont autorisés dans les conditions définies ci-dessus.

L'homologation d'un arceau peut être demandée :

- soit par le constructeur de la voiture, avec signature de la personne compétente,
- soit par le fabricant de l'arceau avec signature du responsable de la fabrication, et contre signature de l'ASN dont dépend ce fabricant.

ARTICLE 10 : HOMOLOGATIONS CADUQUES

Toutes les homologations se rapportant à un modèle deviennent caduques 5 ans après l'abandon de la production de ce modèle, c'est-à-dire 5 ans après que la production annuelle soit tombée en-dessous de 10 % du minimum de production du groupe considéré.

Afin de prévenir le plus longtemps possible à l'avance les concurrents, il est demandé à chaque constructeur de fournir dans le courant du mois de janvier de chaque année un document indiquant les modèles homologués ayant été produits, au cours de l'année précédente, en un nombre d'exemplaires de plus de 10 % du minimum exigé pour l'homologation dans leurs groupes respectifs. Si pour un modèle, ce renseignement est manquant, la production de ce modèle sera considérée comme abandonnée.

ARTICLE 11 : CALENDRIER DES PROCEDURES D'HOMOLOGATION POUR 1983 :

Dates limites de réception des demandes (au secrétariat de la FISA et aux membres de la liste Art.1-d)	Entrée en vigueur des homologations prononcées
15 Novembre 1982	1 Janvier 1983
15 Février 1983	1 Avril 1983
15 Mai 1983	1 Juillet 1983
15 Août 1983	1 Octobre 1983

CONDITIONS FOR THE HOMOLOGATION OF PRODUCTION CARS

1983 REGULATIONS FOR MANUFACTURERS

ARTICLE 1 - SUBMISSION OF APPLICATIONS

a) HOMOLOGATION

This is the official certification made by the FIA/FISA that a model (see b) of a specific car has been made in sufficient series production numbers to be classified in either Group A or B of the present regulations. The homologation application must be sent in to the FIA/FISA by the ASN of the country in which there is an assembly plant of the vehicle of the make considered and it shall give rise to the drawing up of an homologation form (see hereinafter).

Homologation will only be granted to car-models which are still in production on January 1st of the year preceding the one on which the present regulations are valid, or the production of which was started after that date. Homologation of a series-produced car will lapse 5 years after the date on which the series production of the said model has been stopped. (see article 10).

Homologation of a model may only be valid in Groups A or B. The transferring to Group A of a model previously homologated in Group B will nullify the effect of the first homologation.

A Group N homologation may only be granted to a vehicle already homologated in Group A.

b) MODEL OF CAR

All the cars belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and specific external general lines of the coachwork and by an identical mechanical conception of the engine and the transmission to the wheels.

c) CONDITIONS REQUIRED FROM ASNs

The application for homologation may only be submitted to the FIA/FISA by an ASN on behalf of a manufacturer if that manufacturer has an FIA/FISA entrant licence or has established a declaration by which he undertakes to abide by the specifications of the present regulations for

homologation (see copy of this declaration appended to the present regulations).

The declaration must be submitted to the Homologation Group, either at its first meeting of the year, or when the first application for homologation for the current year is submitted.

This written declaration must be issued in the name of the manufacturer who actually produces the car for which the application for homologation is submitted, and must be signed by the person(s) legally authorized in the country concerned to sign officially on behalf of the manufacturing firm, either the Managing Director or another responsible person having no connection whatsoever with the competition department of the factory.

By doing so, the manufacturer pledges to abide by the International Sporting Code and all other international regulations, including the present ones, and any other complementary national regulations issued by the ASN concerned, regarding the procedure of drawing up and forwarding to the FIA/FISA all applications submitted by the manufacturer.

Should any of the prescriptions not be observed, the FIA, pursuant to Article 149, may inflict any of the penalties provided for in the International Sporting Code.

d) STUDY OF HOMOLOGATION APPLICATIONS

Each year, the FISA will draw up the Calendar of Homologation procedures. This Calendar will specify :

1. The date limits for receipt of applications ;
2. The date of the coming into force of the homologations granted (see Article 1e).

The National Sporting Authorities will submit the applications for homologation in 14 copies.. (See Article 4.)

These copies should be sent to the following people :

- 4 copies to : FISA SECRETARIAT
8, Place de la Concorde
75008 - PARIS
F R A N C E - (with original photographs)

1 copy to : Mr. Ph. SCHMITZ
BPICA
4, rue de Berri
75008 - PARIS
F R A N C E (with original photographs)

For all other copies either with original photographs or very good photocopies :

- 1 copy to : Mr. J. TIMANUS
SCCA
6750 South Emporia Street
Englewood
Colorado 80112
U.S.A.
- 1 copy to : Mr. D. ROGER
F.F.S.A.
136, rue de Longchamp
75116 - PARIS
FRANCE
- 1 copy to : Mr. R.N. EASON-GIBSON
RAC
31, Belgrave Square
LONDON SW1X 8QH
UNITED KINGDOM
- 1 copy to : Mr. M. VIDAL
FEA
Santissima Trinidad 30
MADRID 3
SPAIN
- 1 copy to : Mr. M. MAGNANELLI
C.S.A.I.
9, Via Pola
20124 - MILANO
ITALY
- 1 copy to : Mr. E. MORR
O.N.S.
Baseler Platz 6
6000 FRANKFURT A/M
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
- 1 copy to : Mr. K. SUZUKI
J.A.F.
3-5-8 SHIBAKOEN
MINATO-KU
TOKYO
JAPAN
- 1 copy to : Mr. R. SIERRA
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Avenida del Libertador 1850
BUENOS AIRES
ARGENTINE
- 1 copy to : Mr. A. KLOPITCHEV
F.S.A.
B.P. 395
MOSCOW D 362

U.S.S.R.

Each application will be received by the FISA Secretariat and the various members of the Homologation Group by the dates mentioned under Art. 10 at the latest. Any delay will entail the postponement of the application until the following meeting.

First of all, the National Sporting Authorities will ensure that the applications are complete and in conformity with the regulations, before dispatching them to the addresses mentioned above.

e) AUTHENTIFICATION OF HOMOLOGATIONS

Following each meeting of the Group, a list including the applications for homologation having been approved at the said meeting, will be published in the FIA Motor Sport Bulletin, and sent to the BPICA Secretariat in the shortest possible time.

The minutes of the homologation meetings shall contain all the comments relating to the applications presented and shall be communicated to the ASNs concerned.

For the application accepted with reserves, the homologation will not be pronounced until the first day of the month following the receipt and approval by the FISA Secretariat of the supplementary information demanded by the Group. If this information does not reach the FISA Secretariat before the next meeting of the Homologations Group, a new application will have to be submitted according to the present regulations.

f) HOMOLOGATION OF A CAR MANUFACTURED IDENTICALLY IN SEVERAL COUNTRIES

Each manufacturer will be asked to fill in a form. The Group shall give its opinion on whether or not a single homologation may be granted for several manufacturers.

ARTICLE 2 - HOMOLOGATION CRITERIA

a) The minimum production required concerns identical cars for normal sale to the general public.

In particular, the bodywork of a same minimum series shall be identical with the exception of a "sun roof" (see Art. 9 r).

Minimum production :

Group A - 5000
Group B - 200

It must have been reached in 12 consecutive months or less.

The production certificate, established by the manufacturer in compliance with the model appended to the present regulations for homologation and signed by the person(s) mentioned under Art. 1 c), must be received by the FISA and the ASN concerned on the day of the Homologations Group meeting at the latest.

Late arrival will result in the application being put off until the following meeting (See Art. 2 b).

This certificate should be written in French or English and should specify the model and extension (where necessary) referred to.

b) However, the possibility will be considered of submitting to the Group applications for homologation for which the minimum required production has not yet been fully completed.

The conditions are as follows :

1. The series- production, certified by a production certificate, must have reached 50 % of the minimum figure required on the date of the Homologations Group meeting (see Art. 2 a)

2. The manufacturer agrees to a check on the minimum production, at a date fixed by him as being that of the completion of the said minimum production. In order to give the Secretariat time to prepare the check at the manufacturer's works, the manufacturer is bound to notify the Secretariat at least 2 weeks before the fixed date.

This date must be at least 3 weeks before the homologation comes into force.

3. The homologation can only be valid as from the 1st of the month following the check.

4. A treble homologation fee will be charged. Moreover, the manufacturer will have to pay the FISA the following expenses :

- Transportation from home and back of person(s) nominated to make the inspection. It includes : return air ticket, tourist class, and/or rail fares 1st class.

- Taxi fares and/or renting of a car.

- Board and lodging plus any additional expenses necessitated by the inspection.

- Fixed daily allowance : according to the tariff in force.

c) MINIMUM INTERIOR DIMENSIONS AND MINIMUM NUMBER OF SEATS

DEFINITION OF THE TERM "SEAT" (See Art. 251-2-5-3 of Appendix J)

Cars shall be equipped with a minimum of two seats or a minimum of 4 seats according to the group in which they seek homologation.

For each group specified in these regulations, the minimum number of seats is listed hereafter, and the minimum interior dimensions for both cases are indicated below.

FIRST CASE (see diagram) CARS EQUIPPED WITH 4 (OR MORE) SEATS :

The dimensions to be checked in Group A are :

B. Height over the front seats (measured parallel to the tilt of the seat backrest towards the rear maximum tilt 15 °).

C. Width of the front seats.

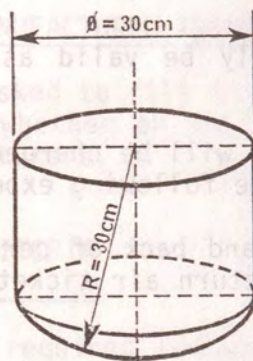
D. Height over the rear seats (measured under the same conditions as B).

E. Width of the rear seats.

F. Distance from the centre of the hub of the steering-wheel to the brake pedal (if the steering-wheel is adjustable it should be placed in the median position.)

G. Length from the centre of the hub of the steering-wheel to the bulkhead of the rear-seat, or if possible to the rear side of the rear seat (maximum tilt 15 °). If the steering-wheel is adjustable, it should be placed in the median position.

B. and D. are measured between the bottom of the seat compressed by a standard mass (see drawing n° 1) the axis of which is vertical, and the ceiling (padding compressed).



Weight/tare = 60 kgs ± 200 grms.

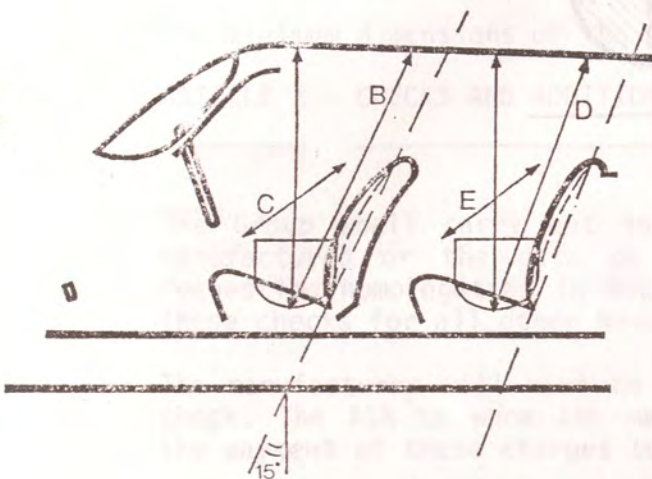
Dessin/drawing No 1

If the seats are separate, the measurement is made in the middle of each of the seats. In case of longitudinally adjustable seats, the seats will be placed in the median position. If there is a bench seat in the front, the measurement is taken at 25 cm from the centre line of the car.

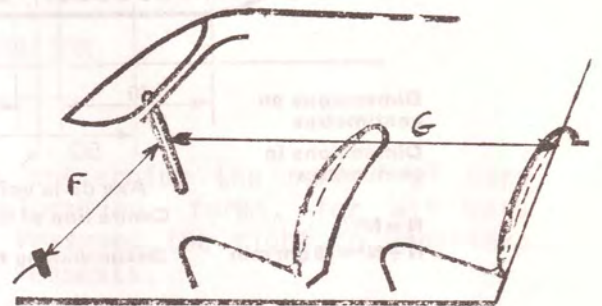
C and E are the maximum widths measured along the vertical plane passing through the axis of the standard masses placed on the seats, being able to be freely maintained over a height of at least 25 cm, and a length of at least 40 cm.

The minimum dimensions (in centimetres) are the following :

	B	C	D	E	H
up to 2000 cc with $H = F + G$	88	110	88	110	200
over 2000 cc	93	120	93	120	210



Dessin/drawing No 2



dessin/drawing No 3

Any car of which the rear seat backrests tilt towards the front cannot be considered as a 4 seater.

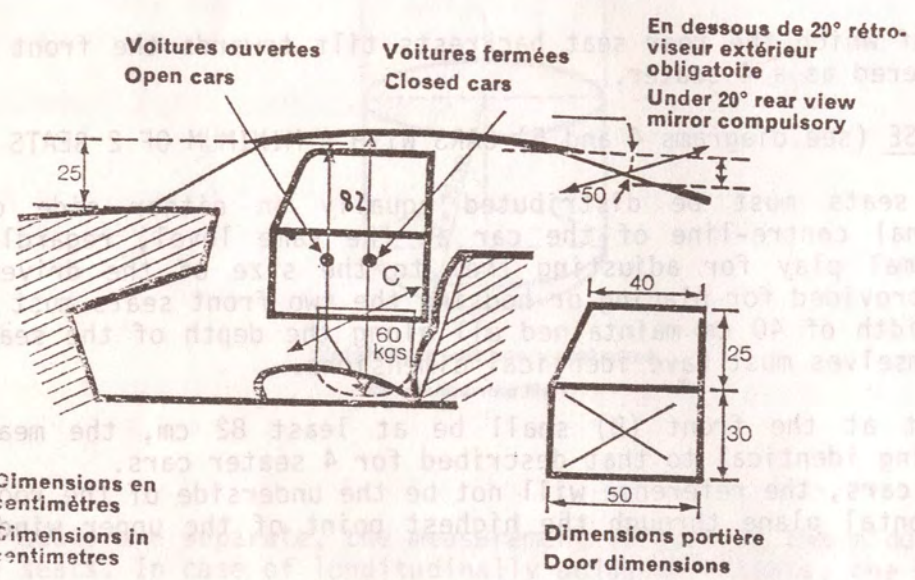
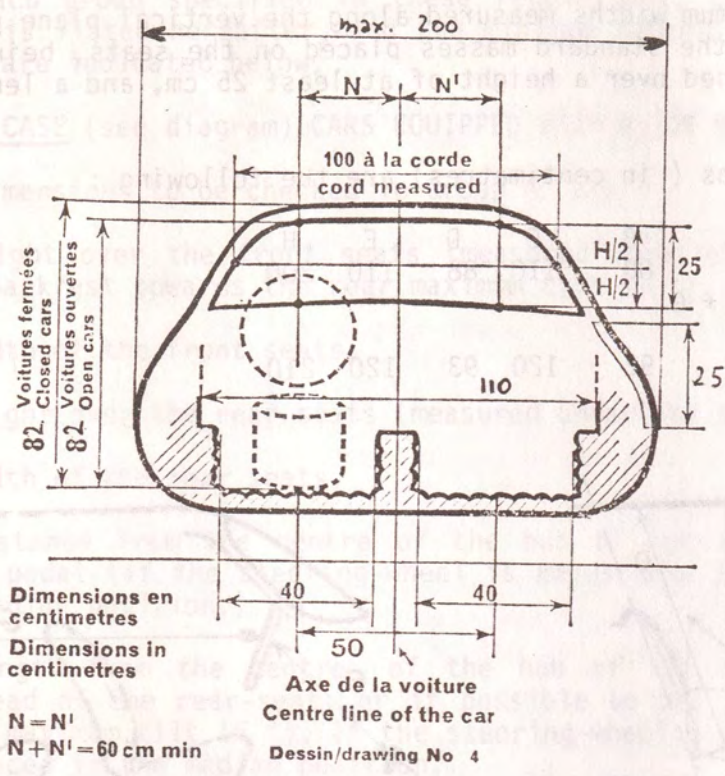
SECOND CASE (see diagrams 4 and 5) CARS WITH A MINIMUM OF 2 SEATS :

The two seats must be distributed equally on either side of the longitudinal centre-line of the car at the same level, regardless of their normal play for adjusting them to the size of the driver. The location provided for placing or housing the two front seats must have a minimum width of 40 cm maintained all along the depth of the seat. The seats themselves must have identical dimensions.

The height at the front (B) shall be at least 82 cm, the measuring method being identical to that described for 4 seater cars.

(For open cars, the reference will not be the underside of the roof, but the horizontal plane through the highest point of the upper windscreen mounting).

The minimum interior width for the front seats (see measurement for 4 seater cars) will be 110 cm maintained freely over at least 25 cm in height and 40 cm in length.



The minimum width of the foot-space (for each person) must be at least 25 cm measured perpendicularly to the centre-line of the car, plumb with the pedals.

The distance between the lengthwise centre-lines of the two seats should not be inferior to 50 cm. In case the two centre-lines should not be parallel, measurement should be taken from the hollow of each of the two seats.

N.B. If a modification authorized by Appendix J affects a dimension stated on the homologation form, it will not be possible to retain that dimension as an eligibility criterion for the car.

d) FRONT, REAR AND LATERAL VISIBILITY

The minimum dimensions of the windows are given on drawing n° 5.

ARTICLE 3 : CHECKS AND ADDITIONAL INFORMATION

The Group shall carry out inspections concerning the number of cars manufactured or the data on the homologation forms, for all cars requesting homologation in Group B. It reserves the right to undertake these checks for all other homologation requests.

The manufacturer will have to refund all expenses entailed by the said check. The ASN to whom the manufacturer is answerable, will guarantee the payment of these charges to the FISA.

The FISA reserves the right to check existing homologations, and can thus ask the manufacturer for additional information. Where it can be established that false declarations have been made, the FISA can suspend and/or cancel the homologation concerned, and impose other sanctions on the manufacturer involved, such as the refusal to consider other requests for homologation for a given period, the imposition of a fine, etc....

ARTICLE 4 : HOMOLOGATION FORMS

a) INTERNATIONAL MODEL HOMOLOGATION FORM

The FISA has the basic homologation form and extension forms printed in French/English, and each ASN may order copies of it which will be sent subject to a small charge.

Each ASN has the right to have its own homologation form printed, it being worded in French or English plus the language of the country in question.

These forms will only be accepted after ratification by the FISA. Any homologation form which does not comply with the International FISA model will not be recognized.

The homologation form must be filled in the language of the country in question, and must include a French or English translation of all the data.

All dimensions must be given according to the metric system, apart from the wheel measurements.

b) INFORMATION TO BE GIVEN ON THE BASIC HOMOLOGATION FORM

It is mandatory to fill in the homologation form completely.

This basic homologation form may not include any other information than that required by the different numbered questions. Clarifications may be made in the section "Complementary information". Each question shall be followed solely by technical information concerning the standard part of equipment and not by two possibilities (for instance : standard and optional part).

c) MANUFACTURING TOLERANCES

The tolerances prescribed by the FISA are specified on the blank homologation form. If the manufacturing tolerances exceed these limits, they must be supported by drawings or other documents.

ARTICLE 5 - CORRECTION OF A HOMOLOGATION FORM BY THE GROUP

Should the Group find that the homologation form of an already homologated model contains specifications which are inaccurate or do not comply with the prescriptions of Appendix J or the present regulations, this form will have to be corrected as instructed by the Group.

The correction will be published in the FIA Motor Sport Bulletin, and be valid as from the 1st day of the following month. All obvious errors having no connection with the performances will be corrected directly by the Secretariat of the FISA.

ARTICLE 6 - TRANSFER OF THE HOMOLOGATION OF A CAR FROM GROUP B

TO GROUP A

This transfer is possible only if this application is accompanied by a production certificate justifying it (see Art. 2a). Besides this, the car must fulfill the passenger compartment criteria for 4 seater cars (see Art. 2d) and the interior dimensions must be supplied with the application.

ARTICLE 7 - EXTENSION OF HOMOLOGATION

For any extension, the reference number of the parts for which homologation is being requested must be stated.

a) EVOLUTION OF THE TYPE (ET)

By evolution must be understood modifications introduced for good (abandonment of the production of that model in its old form). Evolutions can be made only on the following Articles of the homologation form :

- 102 However, it is advisable to provide a series of new homologation forms if the normal evolution of the type in question involves a change in trade name.
- 103 within the cylinder class.
- 201 unless there is a weight reduction of more than 5 %. (Group N).
- 202 to within ± 3 % of the original dimension.
- 203 to within ± 6 % of the original dimension. (Group B only).
- 204 same comment (Group B only).
- 209 according to the change of 202.
- 210 increase possible, but reductions are only authorised up to within 2 % of the original dimension (respecting Art.2c for the group in question)
- 304 insofar as one/several supercharging device(s) is/are originally homologated and/or the number of these devices remains unchanged.
- 307 if the cylinder class is not exceeded.
- 313
- 314 if the cylinder class is not exceeded.
- 315 same comment.
- 316 same comment.
- 318 b) c) d) e)
- 319 a) c) d) e) f) h)
- 320 b)
- 323 even if this replaces an injection system.

- 324 even if this replaces a carburation system.
- 326
- 327 a) b) d) e) f) g)
- 328 a) b) e) f) g) h)
- 330 a)
- 333 (Group B only)
- 401 apart from with regard to b) : the tank must not be in the cockpit.
- 501
- 602
- 603 b) c) d) e) f)
- 604
- 605
- 606
- 702 a helical spring may be replaced by one of the other two types.
- 703 a blade spring may be replaced by one of the other two types.
- 704 a torsion bar may be replaced by a spring of the other two types.
- 707 b) c)
- 801
- 803
- 804
- 901
- 902 c) d) e) h) (Group B only)
- 902 f) The material of all parts added to the outside of the original bodywork,
as an evolution, shall be free (Groups A and B).
The original material underneath the added parts must be retained, apart from wing extensions, where material may be removed to allow freedom of movement for the complete wheel. If the material is the same as that of the original basic car, a complete new wing is allowed (Group B only).

902 h) i) k) (Group B only)

902 l) m)

Illustrations I - II - III - IV page 14.

Photos : the photos may be modified if this is a consequence of the evolution made on the authorised items.

Photos A, B : in order to respect the general line of the bodywork (that is to say, of the shape of the following elements : doors, shell roof including the pillars, glazed parts). Moreover, the Group reserves the possibility of judging the applications (spoilers, in particular).

Photos T, U : the position of the fixation points may be changed, provided that the type of suspension reunions remains unchanged and that the number of fixation points is the same.

Photo X

Inner dimensions : B, C, D, E, F within $\pm 2\%$ in relation to the original dimensions and respecting 2 c for the Group in question.

The evolution of any item which is not asked for on the blank basic form may be asked for to the Homologation Commission which will judge them.

Furthermore, the homologation of a normal evolution of the model can only be allowed within the Group in which the basic vehicle is homologated and with a minimum number of cars produced (with the modifications described) corresponding to 10 % of the figure required for a basic homologation in the Group in question.

This production figure must have been reached in 12 consecutive months (or less).

Evolutions relating to one or several of the same part(s) may be homologated without the production minimum figure having been reached beforehand.

For all applications, the manufacturer must state clearly the weight of this new version of the vehicle (Group N only) as well as the old characteristics of the cars which have been replaced by the new ones.

b) VARIANTS

The production minima and the production period are those laid down for the basic homologation in the Group in question and refer exclusively to cars of the same model, completed, equipped in production with the variant considered by the manufacturer and introduced within his commercial network.

Only accessories or equipment having no influence on the car's performances (air conditioning, tinted windows, etc...) as well as those

for which the present regulations do not require a production minimum, may be homologated separately from the vehicle.

The evolution of any item which is not asked for on the blank basic form may be asked for to the Homologation Commission which will judge them.

Two types of variants should be distinguished :

1. SUPPLY VARIANT (VF)

A series production variant due, for instance, to the simultaneous delivery of the same part or accessory with the same characteristics by different suppliers. The customer has no opportunity to choose one or the other make. In this case, no production minimum exists for one or the other variant, but only for their total numbers. These variants must be described on the homologation form. For carburettors, they must have the same attachments at the two ends as the original, with no part interposed. The diameters of the choke-tube have also to be identical.

2. OPTION VARIANT (VO)

A variant of the series-production model in question : accessories, equipment, or element delivered on express request of the customers, for a supplementary charge.

By option must therefore be understood all equipment supplied in addition to or in replacement of the basic model, available on request, even if this equipment is normally fitted on certain series production car., for instance, those for export.

The following equipment or parts may so be homologated in Groups A and B without production minimum :

- dry sump engine lubricating systems (Group B only).
- fly-wheels for automatic gear-boxes;
- fuel tanks ;
- propeller-shafts and semi propeller-shafts and their joints ;
- one automatic gearbox ;
- one set of gearbox ratios(with or without synchronisation-the number of ratios is free);
- two final drive ratios ;
- Suspension elements and axles (whether reinforced or otherwise) provided that these are entirely interchangeable with the original ones, that the position of the suspension mounting points on the wheel uprights and to the bodyshell remains unchanged.

The stabilisers may also be homologated under these conditions, even if the model in question is not originally fitted with them.

- central wheel bolting system ;
- complete or partial braking systems, with the exception of anti-blocage systems (in particular, disc brakes may be homologated in lieu of drum brakes), position of the brakes, brake callipers, brake distributor (possibly in the cockpit) ;it is necessary to indicate the part numbers for the modified elements. Photos must be provided.

- steering ratios, provided that the parts are commercially available ; (indicate part numbers).
- power steering ;
- steering arms ;
- steering dampers ;
- sun roof ;
- roll-bars ;

c) ERRATUM (ER)

An erratum is the discover and correction of a wrong piece of information previously supplied on a sheet by the manufacturer.

An erratum thus deletes and replaces this piece of information. No production minimum is required for an erratum.

Concerning the correction, the incorrect data and the number of the article (or photo) modified must be clearly stated.

The details of the erroneous information (basic sheet page, N° of extension, etc...) must also be mentioned on this erratum sheet.

ARTICLE 8 - SUBMISSION OF APPLICATIONS FOR HOMOLOGATION EXTENSIONS

Each type of extension (ET, VF, VO, ER) must appear on a separate sheet.

ARTICLE 9 - SUPPLEMENTARY INFORMATION FOR CERTAIN APPLICATIONS

a) INTERIOR DIMENSIONS

All homologation applications for a new car model must be accompanied by measurements representing the minimum interior dimensions taken in accordance with Art. 2.c.

b) ENGINE

b1) DRY SUMP LUBRICATING SYSTEM

The form must contain a description thereof as well as a photograph of its components.

b2) FLY-WHEEL FOR AUTOMATIC GEAR-BOX :

Their characteristics (weight, material) will be given on page 10, or VO, with the following clarification : "Only usable with an automatic gear-box."

c) FUEL CIRCUIT : FUEL TANKS

Should a homologation application be presented for a fuel tank mounted in a place other than that of origin, a photograph of the mounting must be supplied.

Fuel tanks may be homologated by the car manufacturer without a production minimum if the position of this tank is the same as that of the series production model, or is in the boot.

The maximum capacities laid down in Art. 5-9 of the Group A regulations must be respected ; this also applies to Group B.

d) TRANSMISSION - GEARBOX

A homologation application for a gearbox with a casing different to the original one must include a photograph thereof.

e) SUSPENSION

e.1) Suspension travel limiter : a photo of the limiter fitted must be provided.

e.2) Stabilising rod : indicate diameter and provide a photo of the rod fitted.

f) RUNNING GEAR

f.1 Brake pump (s)

A photo of the pump (s) is requested.

f.2 Brake cooling system

The manufacturer shall provide a photo of the device mounted on the brake and shall indicate whether or not this device uses a pump.

f.3 Location of the brakes : if it is modified, it is necessary to show a photo of the location together with an explanation.

f.4 Steering

In the case of commercially marketed cars with left or right-hand side steering, no production minimum shall be required for each of these two versions but only one for both.

g) BODYWORK

An application for homologation of 2 door/ 3 door/ 4 door/ 5 door bodywork models of the same material of an identical mechanical unit may be presented on an "optional variant" form which must include photos A and B of the international form, provided that the basic characteristics are retained.

A production certificate for 50 % of the basic model will be required for each of these options.

g.2 Bumpers

If the car is manufactured with different bumpers, (US bumpers, for example), the homologation of each version will necessitate a minimum production of 50 % of the figure given in Art. 2a.

h) SAFETY : ROLLBARS

The manufacturer must specify on the form 'the manufacturer certifies that the structure of the car, including the rollbar, complies with the standards required by the FISA'.

Besides this, a photograph of the rollbar alone should be supplied along with the technical specifications of the parts making up the rollbar (material, diameter of the tubes, thickness of the metal, total weight of the rollbars).

Reinforcements made exclusively of a simple tube linking the rollbar to each of the upper mounting points of the suspension to the fore of the car are authorised in the conditions defined above.

The homologation of a rollbar may be requested :

- either by the manufacturer of the car, with the signature of the person concerned,
- or by the rollbar manufacturer with the signature of the person responsible for the manufacture and the counter-signature of the manufacturer's ASN.

ARTICLE 10 - LAPSED HOMOLOGATIONS

All homologation concerning a given model lapse 5 years after the production of this model has stopped, namely 5 years after annual production has fallen below 10 % of the production minimum of the Group in question.

So as to warn competitors as far in advance as possible, each manufacturer is requested to provide, in January of each year, a document stating the homologated models produced in the previous year, the number of examples produced that year being more than 10 % of the minimum required for homologation in their respective groups. If a model does not have a "production certificate", production of this model will be considered to have stopped.

ARTICLE 11 - SCHEDULE OF HOMOLOGATION PROCEDURES IN 1983

Application deadline (applications received by FISA) Secretariat and by the Members of list given in Art. 1-d)	Date of commencement of validity of homologations awarded.
November 15, 1982	January 1, 1983
February 15, 1983	April 1, 1983
May 15, 1983	July 1, 1983
August 15, 1983	October 1, 1983

The homologation of a roller may be requested:

- either by the manufacturer of the car, with the signature of the person concerned,
- or by the roller manufacturer with the signature of the person responsible for the manufacture and the counter-signature of the manufacturer's ASH.

ARTICLE 10 - LAPPED HOMOLOGATIONS

All homologation concerning a given model lapse 5 years after the production of this model has stopped, namely 5 years after the production has fallen below 10 % of the production minimum of the Group.

As to warn competitors as far in advance as possible, the manufacturer is requested to provide, in January of each year, a document stating the homologated models produced in the previous year, the number of examples produced that year being more than 10% of the minimum required for homologation in their respective groups. If a model does not have a production coefficient, the production of this model will be considered to have stopped in January of the following year.

A homologation is considered to have lapsed if the manufacturer has not provided the information requested in the previous paragraph.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE
 DATES DEMANDEES PAR LES ASNs/DATES REQUESTED BY THE ASNs

2.11.82)
 983

F1

ENDURANCE

Month	Date	Event
JANVIER	9	:
	16	:
	23	:
	30	:
FEBRIER	6	:
	13	:
	20	:
	27	:
MARS	6	:
	13	GP BRESIL (Rio)
	20	:
	27	GP LONG BEACH
AVRIL	3	:
	10	: MONZA (I)
	17	GP FRANCE (Paul Ricard)
	24	:
MAI	1	GP SAN MARINO (Imola)
	8	: SILVERSTONE (GB)
	15	GP MONACO
	22	GP BELGIQUE (Spa)
	29	: NUERBURGRING (D)
JUIN	5	GP DETROIT
	12	GP CANADA (Montréal)
	19	: (18/19) 24 Heures du MANS (F)
	26	:
JUILLET	3	:
	10	GP SUISSE (Dijon)
	17	(16) GP GRANDE-BRETAGNE (Silverstone):
	24	:
	31	:
AOUT	7	GP ALLEMAGNE (Hockenheim)
	14	GP AUTRICHE (Oesterreichring)
	21	:
	28	GP PAYS BAS (Zandvoort)
SEPTEMBRE	4	: SPA (B)
	11	GP ITALIE (Monza)
	18	:
	25	GP NEW YORK (?)
OCTOBRE	2	: FUJI (J)
	9	GP LAS VEGAS
	16	:
	23	:
	30	(29) GP AFRIQUE DU SUD (Kyalami)
NOVEMBRE	6	: (5) KYALAMI (ZA)
	13	:
	20	:
	27	:
DECEMBRE	4	:
	11	:
	18	:
	25	:

LE CALENDRIER COMPLET DES EPREUVES INTERNATIONALES
 1983 SERA PUBLIE DANS LE PROCHAIN BULLETIN SPORTIF

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

(2.11.82)
1983

	F2	F3	T
JANVIER	9 :		
	16 :		
	23 :		
	30 :		
FEVRIER	6 :		
	13 :		
	20 :		
	27 :		
MARS	6 :		
	13 :	VALLELUNGA (I)	
	20 :	SILVERSTONE (GB)	MONZA (I)
	27 :	NURBURGRING (D)	
AVRIL	3 :	(4) THRUXTON (GB)	
	10 :	HOCKENHEIM (D)	VALLELUNGA (I)
	17 :	ZOLDER (B)	
	24 :	NURBURGRING (D)	
MAI	1 :	MAGNY COURS (F)	DONINGTON (GB)
	8 :	VALLELUNGA (I)	KASSEL CALDEN (D)
	15 :		PERGUSA (I)
	22 :	(23) PAU (F)	MUGELLO (I)
	29 :		
JUIN	5 :	MANTORP PARK (S)	LA CHATRE (F)
	12 :	SPA-FRANCORCHAMPS (B)	SILVERSTONE (GB)
	19 :		BRNO (CS)
	26 :	DONINGTON (GB)	
JUILLET	3 :		OESTERREICHRING (A)
	10 :		NURBURGRING (D)
	17 :	MISANO (I)	
	24 :	MISANO (I)	SALZBURGRING (A)
	31 :	PERGUSA (I)	
AOUT	7 :		24 HEURES SPA FRANC. (B)
	14 :	RING KNUTSTORP (S)	
	21 :		
	28 :		
SEPTEMBRE	4 :	MUGELLO (I)	MANTORP PARK (S)
	11 :		NOGARO (F)
	18 :		JARAMA (E)
	25 :		SILVERSTONE (GB)
OCTOBRE	2 :		IMOLA (I)
	9 :		ZOLDER (B)
	16 :		DONINGTON (GB)
	23 :		CROIX EN TERNOIS (F)
	30 :		
NOVEMBRE	6 :		
	13 :		
	20 :		
	27 :		
DECEMBRE	4 :		
	11 :		
	18 :		
	25 :		

THE COMPLETE CALENDAR OF THE 1983 INTERNATIONAL EVENTS WILL BE PUBLISHED IN THE NEXT SPORTING BULLETIN

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

6.10.82)

1983		MONTAGNE	AUTOCROSS	RALLYCROSS
JANVIER	9			
	16			
	23			
	30			
FEBVRIER	6			
	13			
	20			
	27			
MARS	6			
	13			
	20		SILS (A)	
	27	AMPUS (F)		
AVRIL	3			
	10	ECCE HOMO (CS)		NORDRING (A)
	17		SCHLUECHTERN (D)	
	24		BIRKENRING HOOPE (D)	
MAI	1			
	8			
	15		LOMBARDORE (I)	KINNEKULLE RING (S)
	22	ESTRELLA (P)		HAMEENLINNA (SF)
	29	MONTSENY (E)		
JUIN	5		MOELLN (D)	
	12	RECHBERG (A)		
	19	BOLZANO (I)	HOMOLKA (CS)	
	26			LOHEAC (F)
JUILLET	3	COSENZA (I)	NOVA PAKA (CS)	
	10	MACERATA (I)		
	17			
	24			
	31			
AOUT	7	MONT DORE (F)		
	14			MAASMECHELEN (B)
	21	ST URSANNE RANGIERS (CH)	HOLLENBURG (A)	VALKENSWAARD (NL)
	28			
SEPTEMBRE	4	TURCKHEIM (F)	MAGGIORA (I)	LYNGAAS MOTORBANE (N)
	11			
	18	PRADES (E)	BORDANO (I)	
	25		NORDRING (A)	LYDDEN (24) (GB)
OCTOBRE	2	ALLEMAGNE		ESTERING (D)
	9		BRNO (CS)	
	16			
	23			
	30			
NOVEMBRE	6			
	13			
	20			
	27			
DECEMBRE	4			
	11			
	18			
	25			

Events starting towards the Drivers' World Championship only.

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

983 (6.10.82)

ANVIER	9	:	:
	16	:	:
	23	:	(22/29) RALLYE MONTE CARLO (MC)
	30	:	:
EVRIER	6	:	:
	13	:	(11/13) SWEDISH RALLY (*) (S)
	20	:	:
	27	:	:
MARS	6	:	(1/6) RALLYE DU PORTUGAL (P)
	13	:	:
	20	:	:
	27	:	(31/4 avril) SAFARI RALLY (EAK)
VRIL	3	:	:
	10	:	:
	17	:	:
	24	:	:
AI	1	:	:
	8	:	(5/8) TOUR DE CORSE (F)
	15	:	:
	22	:	:
	29	:	(28/3 juin) RALLYE ACROPOLE (GR)
UIN	5	:	:
	12	:	:
	19	:	:
	26	:	(24/29) RALLYE DE NOUVELLE ZELANDE (NZ)
UILLET	3	:	:
	10	:	:
	17	:	:
	24	:	(22/29) RALLYE D'ARGENTINE (RA)
	31	:	:
OUT	7	:	:
	14	:	:
	21	:	:
	28	:	(24/28) RALLYE DES 1 000 LACS (SF)
EMBRE	4	:	:
	11	:	:
	18	:	:
	25	:	:
CTOBRE	2	:	(2/8) RALLYE SAN REMO (I)
	9	:	:
	16	:	:
	23	:	(24/30) RALLYE COTE D'IVOIRE (*) (CI)
	30	:	:
OVEMBRE	6	:	:
	13	:	:
	20	:	(19/24) RAC RALLY (GB)
	27	:	:
ECEMBRE	4	:	:
	11	:	:
	18	:	:
	25	:	:

*) = Epreuves comptant seulement pour le Championnat du Monde des Pilotes
 *) = Events counting towards the Drivers' World Championship only.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES 1983

1983 EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP

COEF. 4

11/13 février	:	Swedish Rally (S)
17/20 février	:	Rallye Costa Brava (E)
24/27 mars	:	Rallye Costa Smeralda (I)
14/16 mai	:	Rallye Zlatni (BG)
5/7 août	:	Rallye de Madeira (P)
22/25 août	:	Rallye Halkidikis (GR)
23/25 septembre	:	Rothmans Cyprus Rally (CY)
15/16 octobre	:	Rallye d'Antibes (F)

COEF. 3

4/6 février	:	Boucles de Spa (B)
11/13 mars	:	Rallye d'Espagne (E)
8/9 avril	:	Critérium Alpin (F)
21/24 avril	:	Rallye Isola Elba (I)
12/15 mai	:	Rallye 4 Regioni (I)
24/26 juin	:	24 Heures d'Ypres (B)
9/11 juillet	:	Hunsrück Rally (D)
17/23 septembre	:	Tour de France (F)

COEF. 2

3/9 janvier	:	Jänner Rally (A)
11/13 février	:	Galway Rally (IRL)
25/27 février	:	Sachs Winter Rally (D)
4/6 mars	:	Rallye de Sicile (I)
1/5 avril	:	Circuit of Ireland (GB)
13/15 mai	:	Haspengouwrallye (B)
20/23 mai	:	South Swedish Rally (S)
2/5 juin	:	Rallye della Lana (I)
3/5 juin	:	Rallye Hessen (D)
11/12 juin	:	Critérium des Garrigues (F)
11/14 juin	:	Scottish Rally (GB)
16/19 juin	:	Rallye du Danube (R)
23/26 juin	:	Rallye del Ciocco (I)
1/3 juillet	:	Rallye CS (E)
16/17 juillet	:	Rallye Skoda (CS)
2/4 septembre	:	Critérium L. Bianchi (B)
3/4 septembre	:	Rallye Hebros (GR)
14/17 septembre	:	Manx Trophy (GB)
16/18 septembre	:	Yu Rallye (YU)
16/18 septembre	:	Rallye Principe de Asturias (E)
29 septembre/2 octobre	:	Rallye du Vin (CH)
21/23 octobre	:	Rallye Catalunya (E)
28/30 octobre	:	Rallye San Marino (RSM)
2/6 novembre	:	Rallye Algarve (P)

COEF 1

28/30 janvier	:	Rallye Arctic (SF)
25/27 février	:	Snow Rally (SF)
8/10 avril	:	Rallye Saarland (D)
14/17 avril	:	Arbö Rally (A)
26/29 mai	:	Volta Portugal (P)
26/29 mai	:	Gunaydin Rallye (TR)
9/10 septembre	:	Tatry Rally (CS)
7/9 octobre	:	Rallye Corte Inglés (E)
7/11 décembre	:	Rallye Aosta (I)

COEF. 4

Rallye d'Antibes (F)	:	18/16 octobre
Rothmans Cyprus Rally (CY)	:	23/25 septembre
Rallye Hakkidiki (GR)	:	25/25 août
Rallye de Madère (P)	:	2/7 août
Rallye Zlatni (BG)	:	14/16 mai
Rallye Costa Smeralda	:	24/27 mars
Rallye Costa Brava	:	17/20 février
Swedish Rally (S)	:	11/13 février

COEF. 3

Tour de France (F)	:	17/23 septembre
Hunsrück Rally (D)	:	21/1 juillet
24 Heures d'Ypres (B)	:	24/26 juin
Rallye 4 Regions (I)	:	12/15 mai
Rallye Isola Elba (I)	:	21/24 avril
Critérium Alpin (F)	:	8/9 avril
Rallye d'Espagne (E)	:	13/13 mars
Boucles de Spa (B)	:	4/8 février

COEF. 2

Rallye Algarve (P)	:	2/6 novembre
Rallye San Marino (RSM)	:	28/30 octobre
Rallye Catalunya (E)	:	21/23 octobre
Rallye du Vin (CH)	:	29 septembre/2 octobre
Rallye Príncipe de Asturias (E)	:	16/18 septembre
Yu Rallye (YU)	:	16/18 septembre
Manx Trophy (GB)	:	14/17 septembre
Rallye Hébrides (GR)	:	3/4 septembre
Critérium L. Bianchi (B)	:	2/4 septembre
Rallye Skoda (CS)	:	16/17 juillet
Rallye CS (E)	:	1/3 juillet
Rallye del Ciocco (I)	:	23/26 juin
Rallye du Danube (R)	:	16/19 juin
Scottish Rally (GB)	:	11/14 juin
Critérium des Garrigues (F)	:	19/21 juin
Rallye Hessen (D)	:	3/5 juin
Rallye della Lana (I)	:	2/5 juin
South Swedish Rally (S)	:	20/23 mai
Haspengouw Rallye (B)	:	13/15 mai
Circuit of Ireland (GB)	:	1/5 avril
Rallye de Sticlie (I)	:	4/6 mars
Sachs Winter Rally (D)	:	25/27 février
Galway Rally (IRL)	:	11/13 février
Jänner Rally (A)	:	3/9 janvier

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE VOITURES ANCIENNES 1983
1983 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR HISTORICAL CARS

CALENDRIER 1983

(3.11.82)

10 avril	Mugello (I)	(Coupe FIA, Trophée FISA)
15 mai	Zandvoort (NL)	(Coupe FIA, Trophée FISA)
22 mai	Brands Hatch (GB)	(Coupe FIA)
3/5 juin	Hockenheim (D)	(Coupe FIA, Trophée FISA)
3 juillet	Montlhéry (F)	(Coupe FIA)
31 juillet	Donington (GB)	(Trophée FISA)
7 août	Zolder (B)	(Coupe FIA, Trophée FISA)
11 septembre	Jarama (E)	(Coupe FIA, Trophée FISA)
2 octobre	Dijon-Prenois (F)	(Trophée FISA)

CIRCUITS

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
12 Septembre	J	Fuji 200 Mile	Nelle date/New date 28 Novembre
RALLYES			
7 Novembre	I	Rallye Autodromo Monza	Nelle date/New date : 27/28 Novembre
4 Décembre	S	Rally Wasarundan	annulé/cancelled
9/10 Décembre	KWT	Kuwait Rally	Nelle inscription/New entry