

fédération internationale de l'automobile

ISSN 0253-3545

JANVIER/FEVRIER 1983

N° 175



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

CONTENTS

JANUARY/FEBRUARY 1983
N° 175

1982 QUALIFICATION CHAMPIONSHIPS 1982 (pages 2 and 3)

SPORTING INFORMATION (page 4)

1983 WORLD/EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIPS (pages 29 to 50)

1983 F2 FINANCIAL REGULATIONS (pages 51 and 52)

F2/F3 REGULATIONS (TYRES) (page 53)

RALLY INFORMATION (page 54)

AFRICAN CONTINENT RALLY CHAMPIONSHIP (pages 57 and 58)

APPENDIX J (pages 59 and 60)

HOMOLOGATION REGULATIONS (page 63)

LIST OF FINAL TRANSFERS (page 64)

CHANGES TO 1983 CALENDAR (End of the Bulletin)

Division	1982	1983	1984	1985
1. W. ROESEL	15	16	15	15
2. A. VAN MECHELEN	6	9	12	12
3. K. COOPER	7	12	20	12
4. V. VAN MEER	4	10	18	20
5. J. VAN HAVEL	1	2	15	2
6. G. VAN DER BRUG	20	1	1	2
7. C. KASPERING	6	4	4	1
8. J. VAN BARTLOS	3	4	4	3
9. J. ROBERTS	20	15	12	10
10. F. KASPERING	12	1	1	12
11. S. VOLLAND	4	10	4	10
12. J. SCHMITZ	1	1	1	1
13. J. VAN MAHE	1	1	1	1

DIVISION 2

1. W. ROESEL

2. A. VAN MECHELEN

3. K. COOPER

4. V. VAN MEER

5. J. VAN HAVEL

6. G. VAN DER BRUG

7. C. KASPERING

8. J. VAN BARTLOS

9. J. ROBERTS

10. F. KASPERING

DIVISION 3

1. W. ROESEL

2. A. VAN MECHELEN

3. K. COOPER

4. V. VAN MEER

5. J. VAN HAVEL

6. G. VAN DER BRUG

7. C. KASPERING

8. J. VAN BARTLOS

9. J. ROBERTS

10. F. KASPERING

CLASSEMENTS CHAMPIONNAT 1982 (suite)	(pages 2 et 3)
INFORMATIONS SPORTIVES	(page 4)
CHAMPIONNAT DU MONDE/CHAMPIONNAT D'EUROPE ENDURANCE 1983	(pages 5 à 28)
REGLEMENTS FINANCIERS CHAMPIONNAT D'EUROPE F2 1983	(pages 51 et 52)
REGLEMENT F2/F3 (PNEUMATIQUES)	(page 53)
INFORMATIONS RALLYES	(page 54)
CHAMPIONNAT DES RALLYES DU CONTINENT AFRICAIN 1983	(pages 55 et 56)
ANNEXE J	(pages 61 et 62)
REGLEMENT D'HOMOLOGATION	(page 63)
Liste des transferts définitifs	(page 64)
MODIFICATIONS CALENDRIER 1983	(Fin du bulletin)

CHAMPIONNAT D'EUROPE POUR PILOTES D'AUTOCROSS 1982
1982 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR AUTOCROSS DRIVERS

Les Planes	Schluchtern	Nording	Portici	Lombardore	Mölln	Nova Paka	Birkenring Hope	Hollenburg	Magjiora	Bordano	Brno	Total réel	Total retenu
15	20	15	-	-	15	8	20	12	12	-	(8)	125	117
8	8	12	15	15	4	12	-	6	(4)	-	(4)	88	80
-	12	20	-	-	20	2	-	10	15	-	-	79	79
4	10	10	12	-	12	-	1	15	-	-	15	78	78
-	2	-	20	-	1	6	1	20	-	-	1	51	51
1	15	-	2	2	2	-	-	8	20	-	-	50	50
20	1	-	-	-	8	-	10	-	10	-	-	49	49
-	-	-	3	-	-	20	-	-	-	-	20	43	43
6	-	4	4	-	10	15	-	-	3	-	-	42	42
3	4	-	-	-	-	-	12	2	6	-	10	37	37
20	20	15	2	-	10	1	20	15	-	-	-	103	103
-	10	20	20	10	15	2	(2)	20	-	-	4	103	103
15	15	12	-	7,5	20	20	-	-	-	-	12	101,5	101,5
-	-	-	10	-	-	15	-	-	-	-	20	45	45
12	1	-	12	-	6	4	-	-	-	-	6	41	41
-	4	10	-	-	-	12	-	12	-	-	2	40	40
-	-	-	-	-	-	-	-	15	X	-	-	15 X	15 X
-	-	-	3	-	-	10	-	-	-	-	8	21	21

101
101,5

DIVISION 2

- 1 - Willi ROESEL
- 2 - Jaroslav HOSEK
- 3 - Karl WOBBER
- 4 - Vaclav UHER
- 5 - Alois HAVEL
- 6 - W. GINTERSDORFER
- 7 - C. MAUFROID
- 8 - Karel HAVEL
- 9 - Jiri BARTOS
- 10 - Rolf KRAUS

DIVISION 3

- 1 - Adolf HEINZ
- 3 - Rainer EISEN
- 2 - Peter ROEHRING
- 4 - F. KACIREK
- 5 - C. VAN MECHELEN
- 6 - S. VOLLAND
- 8 - Josef SCHMITZ
- 7 - Jaroslav MAHR

etc...

CLASSEMENT/QUALIFICATION

COUPE D'EUROPE POUR VOITURES ANCIENNES 1982
EUROPEAN CUP FOR HISTORICAL CARS 1982

	Monza	Zandvoort	Brands Hatch	Montheru	Zolder	Nurburgring	TOTAL
1 - C. CUPPELINI	2	5	3	3		3	14
2 - R. URBAN	2	3		2	3	5	13
3 - D. HAM		4	3		5		12
4 - S. LANGTON		2	3	5	2		12
5 - R. TOLHURST		4	4		4		12
6 - B. HALFORD				4	4	5	8
7 - B. HUISMANN	2	2		1	3		8
8 - M. MUSSA		2		2		3	7
9 - P. BEHAR		3	3				6
10 - R. WILLIAMS							

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

- 1 - T. TARASCHI
- 2 - A. BAILLIE
- 3 - H. KUHLMANN
- 4 - A. CAPPA
- 5 - J.W. SINKEL
- 6 - W. WIDAR
- 7 - R. WOODWARD
- 8 - S. de CREMER
- J. FRANSEN
- 10 - K. SOMMER

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

TROPHÉE FISA POUR VOITURES ANCIENNES
FISA TROPHY FOR HISTORICAL CARS

	Monza	Zandvoort	Montheru	Domington	Zolder	Nurburgring	TOTAL
1 - T. TARASCHI	5	5			4	4	18
2 - A. BAILLIE		1	5	2	5	5	17
3 - H. KUHLMANN		4			4	5	13
4 - A. CAPPA	4	4	1		1	4	8
5 - J.W. SINKEL			3		2	2	8
6 - W. WIDAR				2	1	3	7
7 - R. WOODWARD					5		6
8 - S. de CREMER						5	5
J. FRANSEN	3				1	1	5
10 - K. SOMMER							

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

_____ GAGNANT/WINNER

INFORMATIONS SPORTIVES

REGLEMENT DES CHAMPIONNATS D'ENDURANCE 1983

PASSEPORT TECHNIQUE

Tous les concurrents engagés à l'une des épreuves qualificatives du Championnat du Monde d'Endurance ou du Championnat d'Europe d'Endurance 1983 devront pour chaque voiture du Groupe C, du Groupe C Junior ou du Groupe B, présenter un passeport technique lors des vérifications techniques de l'épreuve.

Ce passeport technique sera constitué des éléments suivants :

- 1) Reconnaissance du moteur
- 2) Reconnaissance par l'ASN du nom du Constructeur du châssis ;
- 3) Si l'arceau est de conception libre : un certificat de conformité signé par un technicien qualifié ;
- 4) Schéma *complet* du circuit de carburant ;
- 5) Une page vierge par épreuve.

IMPORTANT : Si le passeport technique original, toute photocopie n'étant pas admise, n'est pas présenté ou s'il est incomplet, la voiture ne sera admise ni aux essais, ni à la course.

SPORTING INFORMATION

1983 ENDURANCE CHAMPIONSHIPS REGULATIONS

TECHNICAL PASSPORT

All competitors entered for one of the qualifying events for the 1983 Endurance World Championship or European Endurance Championship must present a technical identity form during scrutineering for each Group C, Group C Junior or Group B car.

This technical identity form will include the following points :

- 1) Homologation of the engine ;
- 2) Homologation by the ASN of the name of the chassis manufacturer ;
- 3) If the rollbar is of a non-homologated design, a certificate of compliance signed by a qualified technician ;
- 4) Complete schema of the fuel circuit ;
- 5) A blank page per event.

IMPORTANT : If the original technical identity form (no photocopy allowed) is not presented or if it is incomplete, the car will not be allowed to complete in practice or the race.

INFORMATIONS GENERALES

General Information

Nous vous prions de bien vouloir noter la nouvelle adresse de l'ONS :

Please find hereafter the new address of the ONS :

ONS
WAIDMANNSTRASSE 47
6000 FRANKFURT AM MAIN 70

TEL. : 0611/63 50 97

Telex : inchagné/inchanged. (413149)

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 1983
ET CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ENDURANCE DE LA FIA 1983

DISPOSITIONS GENERALES

- Art. 1 Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE de la FIA comprend un TITRE pour les CONSTRUCTEURS et un titre pour les PILOTES, une coupe FIA pour les voitures du Groupe C Junior et une coupe FIA pour les voitures du Groupe B.
- Art. 2 Le CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ENDURANCE de la FIA comprend un titre pour les pilotes.
- Art. 3 Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE sera disputé sur HUIT EPREUVES au maximum. Ces HUIT EPREUVES seront qualificatives pour le titre mondial du CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONSTRUCTEURS, pour le titre du CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES et, pour les épreuves disputées en Europe, pour le titre du CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ENDURANCE. Il ne peut y avoir plus d'une épreuve comptant pour le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE par pays européen.
- Art. 4 Les listes des épreuves qualificatives du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE et du CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ENDURANCE seront établies par la FISA.
- Art. 5 Toutes les parties intéressées :
ASN, Associations, Officiels, Promoteurs, Organismes, Constructeurs, Concurrents et Pilotes ne pourront participer aux CHAMPIONNATS DU MONDE ET D'EUROPE D'ENDURANCE de la FIA qu'à condition de respecter tous les textes et documents les régissant.
- Art. 6 Dans le cadre du Code Sportif International de la FIA, ces Championnats sont réglementés par :
- le Code Sportif International,
 - les présentes dispositions générales,
 - les Règlements Techniques s'appliquant aux voitures admises,
 - le Règlement particulier des épreuves (Chapitre 1),
 - le Règlement standard des épreuves (Chapitre 2).
- Art. 7 Aucun constructeur, aucune association de constructeurs, aucun concurrent, ne pourra organiser ou être associé à une ASN, un club affilié à cette ASN ou à un organisateur pour l'organisation d'une épreuve des deux Championnats.
- Art. 8 Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, Le CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ENDURANCE ou l'une de leurs épreuves qualificatives ne peuvent comporter dans leur titre le nom d'une marque automobile.

Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE et le CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ENDURANCE pourront avoir en sous-titre le nom d'un commanditaire à la condition expresse qu'il ne s'agisse pas d'une marque automobile, en application du Chapitre XVI du Code Sportif International.

Art. 9 Pour les deux titres du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE et pour le titre du CHAMPIONNAT D'EUROPE, par marque de voiture, il faut entendre le nom du constructeur du moteur qui précèdera toujours le nom du constructeur du châssis.

Pour l'obtention du titre du Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs, seul le nom complet (moteur + châssis) sera pris en considération, l'ensemble étant indivisible. En outre, le nom du constructeur du châssis doit toujours être reconnu par l'ASN et la FISA, même dans le cas où une voiture portant le nom dudit constructeur ne participerait qu'à une seule épreuve du Championnat du Monde d'Endurance.

Art. 10 Seule la FISA est habilitée à accorder des dérogations aux présentes Dispositions Générales et aux Règlements Particulier et Standard.

ARTICLE 3 - INFORMATIONS SPECIFIQUES DE L'EPREUVE

Nom de l'épreuve

Autorité Sportive Nationale (ASN)

Adresse

- a) téléphone
- b) telex

Organisateur
Inspecteur FISA

Commissaires Sportifs

- 1) Internationaux
- a) téléphone
- b) telex

Date et lieu de l'épreuve

Engagements et date d'ouverture

b) Date de clôture

Directeur

a) Longueur

b) Sens de la course

c) Distance ou durée de l'épreuve

2) Nationaux

- Epreuves de 800 km - 1000 km

CHAPITRE 1er

REGLEMENT PARTICULIER

ARTICLE 1 - DEFINITION DE L'EPREUVE

(Désignation de l'Epreuve) comptant pour le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE de la FIA et donnant lieu à attribution de points pour les titres de CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS et CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES, et (pour les épreuves disputées en Europe) CHAMPION D'EUROPE DES PILOTES a le statut d'épreuve internationale libre.

ARTICLE 2 - ORGANISATION

L'épreuve sera organisée dans le cadre des prescriptions du Code Sportif International de la FIA, en conformité avec les Dispositions Générales des CHAMPIONNATS DU MONDE ET D'EUROPE D'ENDURANCE, les Règlements standard et particulier des épreuves et les Règlements techniques.

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

ARTICLE 3 - INFORMATIONS SPECIFIQUES DE L'EPREUVE

- Nom de l'Epreuve
- Autorité Sportive Nationale (ASN)
- Adresse
-
- a) téléphone
- b) telex
- Organisateur
- Adresse
-
- a) téléphone
- b) telex
- Date et lieu de l'épreuve
- Engagements a) Date d'ouverture
- b) Date de clôture
- Circuit
- a) Longueur
- b) Sens de la course
- c) Distance ou durée de l'épreuve

Nombre de voitures admises ... a) aux essais
 b) à l'épreuve
 Départ (Heure de départ)
 Vérifications techniques a) Lieu
 b) Horaire
 Carburant a) Lieu de la fourniture
 b) Système de distribution
 c) Stockage dans les stands
 Vérifications administratives a) Lieu
 b) Horaire
 Réunion d'information des pilotes a) Lieu
 b) Horaire
 Conférence de presse du vainqueur a) Lieu
 b) Horaire
 Tableau officiel d'affichage Lieu
 Chef du Service de Presse Radio-TV
 Chef du Service de chronométrage
 Prix et récompenses (Prix en espèces)
 Lieu du règlement
 Modalités
 Date
 Prix d'honneur

Visa de l'A.S.N. n°
 Visa de la FISA n°

ARTICLE 4 - PRINCIPAUX OFFICIELS

- A) Inspecteur FISA désigné par la FISA
- B) Commissaires Sportifs
- 1) Internationaux
- Epreuves de 800 km - 1000 km
 - approuvé par la FISA
 - approuvé par la FISA
 - Epreuves de plus de 1000 km
 - approuvé par la FISA
 - approuvé par la FISA
 - approuvé par la FISA
- 2) Nationaux
- Epreuves de 800 km - 1000 km

- désigné par l'ASN
- désigné par l'ASN
- désigné par l'ASN
- Epreuves de plus de 1000 km
- désigné par l'ASN
- désigné par l'ASN
- désigné par l'ASN
- désigné par l'ASN
- C) Directeur de Course désigné par l'ASN
- Directeur(s) de Course Adjoint(s) désigné(s) par l'ASN
- D) Secrétaire du Meeting désigné par l'ASN
- E) Commissaire Technique Chef désigné par l'ASN
- F) Médecin de l'ASN désigné par l'ASN

ARTICLE 4 - PRINCIPAUX OFFICIELS

- A) Inspecteur FISA
- B) Commissaires Sportifs
- C) Intermédiaires
- Epreuves de 800 km - 1000 km
- Epreuves de plus de 1000 km
- B) Intermédiaires
- A) Inspecteur FISA
- Epreuves de 800 km - 1000 km
- S) Nationaux
- Epreuves de 800 km - 1000 km

Chapitre 2

REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES

ARTICLE 1 - VOITURES ADMISES

- a) L'épreuve est ouverte aux voitures des Groupes C, C JUNIOR et Groupe B conformes à l'Annexe J du CODE SPORTIF INTERNATIONAL et aux Règlements des Championnats du Monde et d'Europe d'Endurance de la FIA. Les voitures du Groupe B doivent également se conformer au Règlement Consommation du Groupe C.
- b) Les couleurs distinctives de nationalité ne sont pas obligatoires, comme stipulé à l'Annexe I du Code.
- c) La publicité sur les voitures est autorisée dans les limites fixées par l'Autorité Sportive Nationale de l'Organisateur. Elle ne doit pas être contraire aux intérêts du concurrent ou de l'équipe.
- d) Le nom du pilote ainsi que la marque de la voiture seront inscrits visiblement sur la partie extérieure de la carrosserie conformément aux prescriptions du Code Sportif (Chapitre XVI).
- e) Chaque voiture devra porter ses numéros de course.
- f) Une numérotation distincte, prioritaire sera affectée aux voitures du Groupe C. De 1 à 50 (numéro noir sur fond blanc). Les voitures du Groupe C Junior porteront des numéros de 51 à 99 (rouge sur fond blanc). Les Voitures du Groupe B porteront des numéros à partir de 101.
- g) Pour les courses se déroulant en partie de nuit, les numéros latéraux devront être éclairés de façon adéquate.

ARTICLE 2 - CARBURANT

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

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

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

ARTICLE 3 - ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements doit être arrêtée au plus tard 15 jours avant la date prévue pour la course.

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

Pour la première épreuve qualificative de l'année, pour l'un ou l'autre titre du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, les classements ayant servi à l'attribution des titres 1982 seront pris en considération.

ARTICLE 4 - EQUIPAGES

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

ARTICLE 5 - LICENCES DES PILOTES ET DES CONCURRENTS

- a) Tous les concurrents et les pilotes devront détenir les licences internationales prévues par le Code et délivrées par leur ASN.
- b) Les licences devront être valables pour l'année en cours. Les concurrents et les conducteurs ne devront pas avoir fait l'objet d'une suspension.
- c) Les concurrents et les pilotes d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation de l'épreuve devront, en outre, présenter l'autorisation prévue à l'Article 70 du Code Sportif.
- d) Les pilotes devront obligatoirement présenter leur fiche médicale internationale (Annexe L - Art. 3 du Code Sportif International).

ARTICLE 6 - RESPONSABILITES DES CONCURRENTS ET DES PILOTES

- a) Il sera, avant tout, de la responsabilité du concurrent que toutes les personnes concernées par son engagement respectent toutes les lois et règlements.
Si un concurrent ne peut assister en personne à l'épreuve, il désignera par écrit un mandataire pour le représenter.
- b) Les concurrents devront s'assurer que les voitures restent conformes aux conditions d'admissibilité et de sécurité tout au long des essais et de la course.
Le fait de présenter une voiture au contrôle technique sera considéré comme une déclaration implicite de conformité.
- c) Au cours d'une compétition, la responsabilité officielle d'un concurrent ou de son représentant n'implique pas, en ce qui concerne l'observation des règlements, que soit dérogée la responsabilité d'un pilote ou celle de toute autre personne s'occupant d'une voiture régulièrement inscrite.
- d) Les concurrents, pilotes, assistants et invités devront à tout instant porter les insignes d'identification qui leur auront été remis.

ARTICLE 7 - ASSURANCES

- a) L'organisateur doit envoyer à la FISA, 30 jours avant la course, le détail des risques couverts par la police d'assurance qui doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Cette police d'assurance sera tenue à la disposition des concurrents.
- b) La qualité de "tiers" reconnue entre conducteurs durant l'épreuve dépendra éventuellement de la législation nationale en matière d'assurances.

ARTICLE 8 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

- a) Tous les concurrents, ou leur représentant officiellement mandaté, devront se présenter aux vérifications administratives et techniques qui se dérouleront, en principe, la veille de la première journée d'essais officiels au lieu indiqué.

Les documents règlementaires des concurrents et des pilotes devront être présentés lors des vérifications administratives.

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

ARTICLE 9 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

- a) Les vérifications techniques préliminaires des voitures pourront être effectuées indépendamment des vérifications administratives.
- b) Les numéros de course et les signes publicitaires doivent être en place sur la voiture avant les vérifications techniques. Aucune voiture ne pourra participer aux essais si elle n'a pas été contrôlée par les Commissaires Techniques et si le passeport technique de la voiture n'a pas été présenté.
- c) Toute voiture qui, après approbation, serait démontée ou modifiée d'une façon qui affecte la sécurité du véhicule ou remet en question son éligibilité, ou qui serait impliquée dans un accident entraînant des conséquences analogues, devra être présentée à nouveau à la vérification pour approbation.
- d) Le départ pourra être refusé à toute voiture pour des motifs de sécurité.
- e) Le Directeur de Course pourra demander qu'une voiture ayant été impliquée dans un accident soit arrêtée pour être soumise à une nouvelle vérification et que son conducteur soit soumis à un examen médical.
- f) Les Commissaires Sportifs publieront les résultats de la vérification technique.
- g) Les Commissaires Sportifs et Techniques peuvent :

- contrôler à tout moment les conditions d'éligibilité d'une voiture ou d'un concurrent. Sauf cas de force majeure, le concurrent sera prévenu de cette intention, l'heure et le lieu pour cette vérification ne devant pas être tels que la participation du concurrent et de la voiture aux essais ou à la course soit compromise.
- demander lors d'une vérification technique qu'une voiture soit présentée par le concurrent afin de s'assurer que les conditions de conformité sont bien remplies.
- demander au concurrent de leur fournir, lors de vérifications techniques et pendant la manifestation telles pièces et échantillons.

ESSAIS

ARTICLE 10 - ESSAIS ET QUALIFICATIONS

a) Pour les épreuves :

- de 800 km - 1000 km :

Des essais non chronométrés gratuits d'une durée minimale de TROIS HEURES seront prévus le jour précédant les essais officiels chronométrés. Il sera prévu DEUX séances d'essais qualificatifs d'une durée minimale d'UNE HEURE ET DEMIE, séparées par une période d'au moins QUATRE HEURES.

- de plus de 1000 km :

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

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

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

- qu'elles soient du même groupe et engagées par le même concurrent ;
- qu'elles aient été vérifiées (Art. 9 du présent règlement).

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

e) Une voiture ne peut être qualifiée que par l'un des pilotes constituant son équipage définitif officiellement nommé après les essais chronométrés.

f) Le minimum de qualification exigé pour les voitures et les pilotes est le suivant :

Groupe C, C Junior :

Au maximum, 130 % de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés lors des essais officiels chronométrés.

Les organisateurs peuvent exiger un pourcentage inférieur. Le minimum de qualification doit avoir été réalisé par chaque pilote.

Groupe B :

Au maximum, 120 % de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés par des voitures du Groupe B lors des essais officiels chronométrés.

Le minimum de qualification doit avoir été réalisé par chaque pilote.

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

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

- h) Tous les tours des séances d'essais officiels chronométrés seront chronométrés afin de déterminer la position des voitures au départ, conformément aux prescriptions de l'Article 13b.
- i) Si le nombre de voitures qualifiées est supérieur au nombre de voitures admises au départ, trois voitures suppléantes seront désignées dans l'ordre des temps obtenus aux essais.

- j) Les Commissaires Sportifs peuvent accepter au départ, à concurrence du nombre maximum prévu, des voitures qui n'ont pas réalisé le minimum de qualification prévu ci-dessus pour des raisons de force majeure. Elles ne pourront cependant être admises qu'à la condition :

- de ne pas éliminer des voitures déjà qualifiées,
- d'être jugées capables de réaliser le minimum de qualification,
- que les pilotes offrent toute garantie de sécurité (connaissance du circuit, etc.).

Les voitures ainsi retenues occuperont les dernières places de la grille de départ.

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

ARTICLE 11 - REUNION D'INFORMATION

- a) La réunion d'information des pilotes doit être organisée une heure au moins avant le départ de la course en un lieu précisé, à l'écart du bruit et isolé du public.
- b) Les Directeurs Sportifs des équipes sont invités à participer à cette réunion.

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

ARTICLE 12 - DISCIPLINE GENERALE DE SECURITE

- a) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours des essais et de la course.
- b) Au cas où un conducteur se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture, pour quelque raison que ce soit, celle-ci devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la course ou des essais.
Si le pilote ne peut pas dégager seul sa voiture d'une position dangereuse, les Commissaires de piste doivent lui prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive, seul, à remettre son véhicule en marche pour rejoindre la course, il ne sera pas mis hors-course.
- c) Toute réparation en dehors des stands doit être effectuée par le pilote seul à l'aide des outils et pièces transportés dans la voiture.
- d) Tout ravitaillement en dehors des stands est interdit.
- e) Pendant toute la durée d'un ravitaillement, le concurrent doit prévoir un préposé muni d'un extincteur prêt à fonctionner à côté de la voiture.
- f) A l'exception du conducteur - et des officiels habilités, dans des cas exceptionnels (voir Articles 12b et 14f) - personne n'est autorisé à toucher une voiture immobilisée, en dehors des stands.
- g) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée.
- h) Chaque fois qu'une voiture s'immobilise pendant la course, que ce soit volontairement ou non, le moteur doit être remis en route à l'aide du démarreur et par le pilote seul.
- i) Lorsqu'ils participent aux essais ou à la course, les pilotes doivent en toutes circonstances porter des vêtements et un casque de type agréé et doivent attacher leur ceinture.
- j) Toutes les voitures doivent être conformes aux règles de sécurité édictées par la FISA.
Toute infraction commise dans ce domaine pendant la manifestation, entraînera l'exclusion.
- k) Tout conducteur ayant l'intention de s'écarter de la piste ou de rentrer à son stand, doit prévenir de son intention et s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

ARTICLE 13 - GRILLE DE DEPART

- a) La grille de départ sera constituée de deux files de voitures rangées dans l'ordre des meilleurs temps réalisés pendant les essais officiels chronométrés.
Au cas où deux ou plusieurs voitures auraient réalisé un temps identique, priorité sera donnée à celle qui l'a réalisé la première.

- b) La place d'une voiture sur la grille de départ sera déterminée par son meilleur temps réalisé par l'un des pilotes désignés pour former son équipage définitif.
- c) La place d'une voiture se trouvant dans l'impossibilité d'accéder à la grille de départ sera laissée vacante, les autres voitures gardant leur position sur la grille.
- d) La procédure d'admission des suppléants, après l'affichage de la grille de départ, est celle prévue à l'article 10i.

ARTICLE 14 - DEPART

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

- 1) La sortie de la piste des stands sera fermée 10 mn avant l'heure du départ. Toute voiture n'ayant pas quitté la zone des stands ne pourra prendre le départ qu'après le passage de l'ensemble des voitures devant la sortie des stands, après que le départ ait été donné.

La fermeture de la sortie des stands sera signalée par un avertissement sonore donné 2 minutes plus tôt.

- 2) L'approche du départ sera annoncée par la présentation de panneaux qui seront accompagnés d'un avertissement sonore.

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

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

- b) Panneau 3 mn.

Évacuation générale de la grille, pilotes et officiels exceptés.

- c) Panneau 1 mn.

Les moteurs sont lancés au moyen du démarreur par le pilote assis à son volant. Il est interdit de faire démarrer une voiture en la poussant. Il est interdit d'utiliser une source d'énergie auxiliaire.

- d) Panneau 30 sec.

Après la présentation de ce panneau, un drapeau vert sera déployé à l'avant de la grille afin d'indiquer que les voitures doivent couvrir un tour complet du circuit en conservant leur placement sur la grille de départ, le pilote occupant la pole-position étant responsable de l'allure. Il est interdit de dépasser pendant le tour de lancement.

- e) Tout pilote dans l'impossibilité de démarrer devra le signaler.

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

- Si une voiture réussit à démarrer après le départ du tour de lancement et à la condition qu'elle soit demeurée sur la piste, elle pourra effectuer le tour de lancement mais il lui est interdit de dépasser un concurrent ; elle prendra obligatoirement le départ derrière la voiture placée en dernière position sur la grille.

- Cette disposition est également applicable à une voiture qui,

Championnats d'Endurance 1983

même ayant pris le départ régulièrement pour le tour de lancement, ne pourrait pas conserver son placement conformément à la grille de départ.

- f) Pendant le tour de lancement les voitures seront précédées d'une voiture-pilote et suivies d'une voiture de sécurité. Lorsque la voiture-pilote s'efface avant la ligne de départ, le pilote de la voiture occupant la pole-position doit conserver la même vitesse jusqu'au moment où le départ est donné.

3) DEPART RETARDE

Si, au cours de la procédure de départ, la piste devient soudainement inutilisable, un panneau "DEPART RETARDE - START DELAYED" sera présenté sur la ligne de départ et des informations seront communiquées aux concurrents.

Dès que les conditions le permettront, la procédure de départ sera reprise à partir de la présentation du panneau 5 MINUTES. (Art. 14/2a).

ARTICLE 15 - SIGNALISATION

- a) Les informations et instructions seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus à l'annexe H du Code Sportif International. Pour communiquer des renseignements à leurs pilotes, les concurrents ne doivent pas utiliser des drapeaux et signaux semblables, de quelque manière que ce soit, à ceux mentionnés dans l'Annexe H, Chapitre 11.
- b) Si un concurrent utilise des moyens radio pour communiquer entre les stands et ses voitures ou les postes de signalisation, l'installation doit être conforme au présent Règlement Particulier et aux textes administratifs en vigueur dans le pays organisateur.

ARTICLE 16 - RAVITAILLEMENTS

- a) Le système de distribution du carburant peut être assuré par :
- soit un système centralisé avec un tuyau de ravitaillement par stand ;
 - soit un réservoir autonome par stand ;
- b) Le débit du système de ravitaillement - 50 litres/minute - doit être assuré par le concurrent en toutes circonstances.
- c) Les ravitaillements en huile doivent être espacés de 330 km minimum, soit tours.
- d) L'obligation ou non d'arrêter le moteur lors d'un ravitaillement dépendra de la législation nationale ou locale dont relève l'épreuve.
- e) Le pilote peut rester à bord pendant toute la durée d'un ravitaillement.

ARTICLE 17 - ARRETS AU STAND - REPARATIONS

- a) Il est interdit de changer le bloc-cylindres (carter de vilebrequin et

Championnat d'Endurance 1983

cylindres), les culasses et les carters de la boîte de vitesses et de pont (différentiel), le châssis ou la structure monocoque, sous peine de mise hors-course.

- b) L'utilisation de tout appareil générateur d'étincelles ou de température élevée est interdite dans les stands et sur la piste de décélération.
- c) Après chaque arrêt de la voiture, les mécaniciens doivent débarrasser le sol de tout ce qui pourrait avoir été déposé devant les stands.
- d) Si un pilote dépasse son stand avant de s'arrêter, la voiture ne pourra être que poussée jusqu'à son stand et par ses mécaniciens.
- e) L'utilisation de la marche arrière dans la zone des stands est formellement interdite, sous peine de sanctions.
- f) La rentrée sur la piste s'effectuera sous l'autorité d'un officiel responsable qui pourra disposer éventuellement d'un feu vert et d'un feu rouge (arrêt obligatoire).
- g) Si de l'essence est stockée dans un stand, le concurrent doit fournir au moins deux extincteurs efficaces d'une capacité de 5 kg minimum, et s'assurer de leur bon fonctionnement.
- h) Le stockage éventuel d'essence dans les stands doit être conforme et prévu au Chapitre 1er du Règlement Particulier de l'épreuve et aux lois du pays organisateur.
- i) Tout arrêt au stand doit obligatoirement entraîner l'arrêt du moteur (sauf cas prévu à l'Article 16). Pour tout réglage ou mise au point, le démarrage du moteur peut être effectué à l'aide d'une source d'énergie auxiliaire. Mais, lorsque la voiture va reprendre la course, le moteur doit être lancé par le pilote, de son siège, à l'aide des moyens du bord exclusivement.
- j) A l'exception d'une réparation de fortune faite dans un lieu sûr, effectuée par le pilote seul et avec les moyens du bord (toute aide matérielle ou de personnes étant exclue), toute opération de ravitaillement, d'entretien ou de réparation ne devra s'effectuer que devant ou dans le stand de la voiture.
- k) Lors d'un arrêt au stand, au maximum quatre personnes, y compris le (ou les) technicien(s) des firmes spécialisées (freins, éclairage, etc...) mais à l'exclusion des deux préposés spécialement affectés au ravitaillement en essence et le (ou les) technicien(s) des pneumatiques, sont autorisées à travailler simultanément sur une voiture.

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

ARTICLE 18 - CHANGEMENT DE PILOTE

- a) Les changements de voiture et de pilotes ne peuvent s'effectuer qu'aux stands et sous contrôle des Commissaires.
- b) Pendant la course, un pilote ne peut changer de voiture pour une

autre, qu'une seule fois, à condition qu'elle soit du même groupe, qu'elle soit inscrite par le même concurrent que la première, qu'elle ait pris le départ et qu'elle soit toujours en course.

ARTICLE 19 - DUREE MAXIMALE DE PILOTAGE

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

ARTICLE 20 - INTERRUPTION OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

Si les conditions normales de sécurité ne sont plus assurées, l'épreuve sera soit arrêtée, soit neutralisée au moyen de voiture(s)-pilote(s).

a) Arrêt de la course :

S'il est nécessaire d'arrêter la course, le drapeau rouge sera présenté par le Directeur de Course sur la ligne d'arrivée, ainsi que le drapeau noir à chaque poste de commissaires de piste.

La décision d'arrêter la course appartient au Directeur de Course.

- Dès présentation des drapeaux, toutes les voitures devront ralentir, ne plus se dépasser et rentrer au stand à allure réduite (arrêt possible à tout instant).
- Le classement est celui établi à la fin du tour précédant l'arrêt de la course.

b) Nouveau départ :

En cas d'arrêt de la course, le Directeur de Course, après consultation du Collège des Commissaires Sportifs, pourra donner un nouveau départ dans les conditions suivantes :

- 1) Drapeau rouge présenté à la voiture de tête avant la fin du deuxième tour de course :

Le départ sera considéré comme n'ayant pas été donné. Tous les pilotes ayant pris le départ seront admis à repartir :

- si le nombre de partants est inférieur au total autorisé, il pourra être fait appel à des voitures suppléantes afin de compléter le plateau ;
- la course sera recourue sur la distance ou la durée prévue et avec la même grille que lors du premier départ, sauf cas de force majeure.

- 2) Si plus de 2 tours complets, mais moins de 75 % de la distance ou de la durée prévues ont été couverts par la voiture de tête :

- l'épreuve sera considérée comme étant disputée en deux manches et le classement sera établi en additionnant les temps obtenus ou la distance couverte dans ces deux manches ; le classement de la première manche (partie de

la course déjà disputée) sera établi à la fin du tour précédant l'arrêt de la course ; ce classement doit être communiqué aux concurrents avant le départ de la deuxième manche ;

- la distance à parcourir dans la seconde manche sera obtenue en déduisant de la distance totale ou de la durée de la course le nombre de tours couverts ou le temps de course du premier classé de la première manche ;
- la position des voitures sur la grille de départ sera déterminée par l'ordre d'arrivée de la première manche ;
- ne pourront participer à cette deuxième manche que les voitures qui ont pris le premier départ à condition qu'elles n'aient pas abandonné, qu'elles aient pu rejoindre leur stand par leurs propres moyens et qu'elles aient été jugées aptes à repartir par les commissaires techniques.

Aucune voiture suppléante ne sera admise au départ de la deuxième manche.

- 3) Si au moins 75 % de la distance prévue ou de la durée ont été atteints, la course pourra être considérée comme étant terminée. En cas d'arrêt de la course, le classement sera établi à la fin du tour précédant l'interruption de l'épreuve.
- 4) Au cas où un nouveau départ est donné, celui-ci aura lieu au moins trente minutes après l'interruption de la course.
- 5) Aucune intervention de quelque nature que ce soit n'est autorisée sur les voitures pendant toute la durée de l'arrêt de la course, sauf autorisation expresse des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 21 - VOITURES PILOTES

- a) La (les) Pace-Car(s) -voiture(s)-pilote- sera mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de Course exclusivement.
- b) La voiture portera les mots "Pace-Car", en caractères de dimensions similaires à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera munie de trois girophares de même couleur sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté et aura à son bord un observateur capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.
- c) Il n'y aura qu'une seule Pace-Car en service à la fois, sauf dans le cas d'un circuit de plus de 7 km de longueur, pour lequel la FISA pourrait autoriser d'autres Pace-Cars, stationnés à équidistance autour du circuit.
- d) Sur l'ordre du Directeur de Course, tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes immobiles et la Pace-Car, 3 girophares allumés, pénétrera immédiatement sur la piste, quel que soit l'endroit où se trouve la voiture en tête de course. Toutes les voitures en course se rangeront en une file derrière la Pace-Car, roulant à sa vitesse ; tout dépassement est interdit, à moins qu'une voiture soit invitée à doubler par un signal de la Pace-Car.

Championnats d'Endurance 1983

Le poste de surveillance qui précède immédiatement le(s) secteur(s) occupé(s) par la Pace-Car et les voitures qui la suivent, déploiera le drapeau blanc (le drapeau jaune agité sera réservé pour signaler de nouveaux incidents).

- e) Pendant l'intervention de la Pace-Car, les voitures en course pourront s'arrêter à leur stand, mais ne pourront rejoindre la piste qu'immédiatement après le passage devant la sortie des stands de la dernière voiture de la file.
- f) La Pace-Car sera utilisée jusqu'à ce que toutes les voitures soient alignées derrière elle.
- g) Lorsque le Directeur de Course aura décidé la fin de l'intervention de la Pace-Car, celle-ci devra effectuer un tour complet du circuit, girophares éteints, afin de signifier le retrait des drapeaux aux postes de surveillance. Les dépassements restent interdits jusqu'au moment où la Pace-Car, en s'effaçant signale que la course a repris. Dans le cas où plusieurs Pace-Cars sont utilisées simultanément, cette opération exigera une synchronisation.
- h) Chaque tour couvert pendant l'intervention de la Pace-Car sera comptabilisé pour la course.
- i) Le Règlement concernant l'utilisation des Pace-Cars doit figurer dans le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 22 - ARRIVEE

- a) Le signal d'arrivée sera donné dès qu'une voiture aura couvert la distance ou que la durée de l'épreuve sera écoulée. (Durée maximale : 6 heures pour les épreuves de 1000 km).
- b) Au cas où, par inadvertance, le signal de fin de course serait donné prématurément, l'épreuve sera considérée comme terminée.
- c) Si le signal de fin de course est présenté trop tard, le classement sera établi en fonction des positions qu'occupaient les voitures au moment où la distance réglementaire est couverte ou la durée révolue.
- d) Après présentation du drapeau à damiers, toutes les voitures couvriront, en principe, un tour supplémentaire à allure réduite, sauf dispositions contraires.
- e) Le dernier tour doit être couvert conformément à l'Article 9 des Prescriptions Générales des Championnats de la FIA.

ARTICLE 23 - PARC FERME

Toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites sous la surveillance des Commissaires Sportifs dans un Parc Fermé où elles demeureront au moins une heure encore après l'affichage des classements.

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

ARTICLE 24 - CONDITIONS DE CLASSEMENT

1) Voitures

- a) La voiture ayant couvert la distance imposée dans le temps le plus

court, ou ayant couvert la plus grande distance dans le temps prescrit sera classée première.

- b) Toutes les voitures seront classées en tenant compte du nombre de tours couverts et de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée.
- c) Pour être classée, une voiture doit avoir couvert au moins 70 % de la distance parcourue par la voiture ayant remporté l'épreuve ; elle doit en outre franchir la ligne d'arrivée lors de la présentation du drapeau à damiers :
 - dans une épreuve basée sur la distance : après que le vainqueur l'ait franchie ;
 - dans une épreuve basée sur la durée, après l'échéance du temps prescrit.
- d) Quand une épreuve a été arrêtée entre la fin du 2ème tour et 75 % de la distance ou de la durée prescrites, et qu'un nouveau départ a été donné (voir Article 20b), le classement est obtenu de la même façon que pour une épreuve disputée par manches.

2) Pilotes

Tout pilote qui prend part à une épreuve du Championnat du Monde d'Endurance ou du Championnat d'Europe d'Endurance marquera des points à condition :

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

ARTICLE 25 - ATTRIBUTION DES POINTS

1) Constructeurs

- a) Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs, réservé aux constructeurs de voitures du Groupe C, sera attribué à la marque qui aura totalisé le plus grand nombre de points.
- b) Pour chaque épreuve un classement spécial sera extrait du classement général pour l'attribution des points comptant pour le Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs.
- c) Pour chaque épreuve, deux classements seront extraits du classement général pour les voitures du Groupe C Junior et du Groupe B afin d'attribuer des points pour les Coupes FIA Groupe C Junior et Grand Tourisme.
- d) Pour le Championnat du Monde d'Endurance et les Coupes FIA Groupe C Junior et Grand Tourisme, il sera tenu compte des résultats dans les limites de l'Article 11 des Prescriptions Générales des Championnats FIA (Cf. Code Sportif).
- e) Barème des points :

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

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

2) Pilotes

- a) Les titres de Champion du Monde et de Champion d'Europe d'Endurance des Pilotes seront attribués aux conducteurs qui auront totalisé le plus grand nombre de points.
- b) Barème des points en fonction du classement général de l'épreuve :

Aux pilotes de la voiture classée :	Groupe C	C Junior	B
1ère	20 points	22	23
2ème	15 points	17	18
3ème	12 points	14	15
4ème	10 points	12	13
5ème	8 points	10	11
6ème	6 points	8	9
7ème	4 points	6	7
8ème	3 points	5	6
9ème	2 points	4	5
10ème	1 point	3	4

pour autant que les pilotes aient rempli les conditions fixées à l'Article 24/2.

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

ARTICLE 26 - REMISE DES PRIX ET CONFERENCE DE PRESSE

Les pilotes de la voiture classée première doivent obligatoirement participer à la remise des prix organisée après l'arrivée.

Pendant cette cérémonie, les hymnes nationaux du Concurrent classé premier et des pilotes vainqueurs seront exécutés.

Après la cérémonie d'arrivée, les pilotes vainqueurs devront se rendre obligatoirement et aussi vite que possible au lieu prévu pour la Conférence de Presse Internationale.

ARTICLE 27 - REGLEMENTS

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

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

ARTICLE 28 - INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

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

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

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

ARTICLE 29 - APPLICATION DES REGLEMENTS

En cas de désaccord quant à l'interprétation des règlements, ou des autres textes régissant le Championnat du Monde et le Championnat d'Europe d'Endurance, ou des instructions données par les Commissaires Sportifs, la décision de ces derniers sera définitive, sauf le droit de

réclamation et d'appel prévu à l'Article 32 ci-dessous, et sauf si la FISA en décide autrement.

ARTICLE 30 - JURIDICTION

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

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

ARTICLE 31 - PENALITES - MISE HORS COURSE

- a) L'interprétation du règlement et notamment le choix des sanctions lorsque le présent règlement ne les a pas fixées automatiquement relèvent du Collège des Commissaires Sportifs, à la majorité des présents.
- b) Toute décision concernant une pénalité en temps ou la mise hors course de conducteurs ou de voitures, et prise par les Commissaires Sportifs, sera notifiée par le Directeur de Course aux concurrents et aux Commissaires des stands intéressés, par écrit et dans les meilleurs délais.
- c) Dans le cas d'une mise hors course, le conducteur de la voiture incriminée sera également averti par les signaux réglementaires.
Il est également souhaitable que le concurrent ou son représentant présente au pilote son propre signal "stop". Si le conducteur ne s'arrête toujours pas, des sanctions supplémentaires peuvent être prises.
- d) Le fait de mentionner une sanction précise dans le Règlement particulier n'empêche pas que d'autres sanctions supplémentaires soient appliquées si cela est nécessaire.

ARTICLE 32 - RECLAMATIONS ET APPELS

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

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

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

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

ARTICLE 33 - OFFICIELS

Les principaux officiels de l'épreuve sont indiqués au Chapitre 1er du présent règlement.

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

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

ARTICLE 34 - DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

- a) Les épreuves qualificatives du Championnat du Monde d'Endurance et du Championnat d'Europe d'Endurance bénéficieront du prestige attaché à tout Championnat du Monde et d'Europe de la FIA.
- b) Les couvertures du Règlement Particulier et du programme de l'épreuve, les feuilles officielles de classement ainsi que les affiches porteront en évidence, le titre CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE et/ou CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ENDURANCE avec, à côté, le sigle de la FIA et l'insigne du Club Organisateur et de l'ASN.
- c) Le programme devra obligatoirement mentionner le nom des pilotes, leur nationalité, la marque et le type de voiture qu'ils conduisent.
- d) Les préparatifs précédant le départ seront, dans la mesure du possible, entourés d'un cérémonial (présentation des voitures et des pilotes, etc). L'arrivée d'une éventuelle course d'encadrement ne doit pas être trop proche du départ de l'épreuve principale.
- e) La cérémonie de la proclamation du vainqueur sera soigneusement préparée et le matériel nécessaire sera prévu :
 - un podium de grandes dimensions revêtant les insignes de la FIA et du Club organisateur ;
 - trois mâts seront installés, si possible dans une enceinte séparée ;
 - les drapeaux nationaux des pilotes seront hissés ;
 - les 3èmes, 2èmes et les vainqueurs de l'épreuve monteront dans l'ordre ;
 - l'hymne national du concurrent vainqueur sera joué et le drapeau national sera hissé ;
 - une coupe sera remise aux pilotes.

ARTICLE 35 - FONDS DE PRIX

- a) L'organisateur d'une épreuve du Championnat du Monde d'Endurance est tenu de verser un minimum de prix d'un montant de 25 000 dollars US.

b) FONDS DE TRANSPORT

L'organisateur de chaque épreuve du Championnat du Monde d'Endurance versera au fonds de transport de la FISA la somme de 10 000 dollars US.

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

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

ANNEXE

ANNEXE A

Liste des épreuves qualificatives

1. CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE (Constructeurs et Pilotes)

MONZA : 10 avril
SILVERSTONE : 8 mai
NUERBURGRING : 29 mai
24 HEURES DU MANS : 18/19 juin
KYALAMI : 30 juillet
SPA : 4 septembre
FUJI : 2 octobre

2. CHAMPIONNAT D'EUROPE D'ENDURANCE (Pilotes)

MONZA
SILVERSTONE
NURBURGRING
LE MANS
SPA
IMOLA
BRANDS HATCH : 18 septembre
MUGELLO : 23 octobre

ANNEXE B :

Liste des numéros prioritaires (voitures du Groupe C)

1 - 2 - 3	PORSCHE
4 - 5	LANCIA
6 - 7	FORD
8	réservé
9 - 10	PEUGEOT WM
11 - 12 - 13 - 14 - 15	PORSCHE (semi-officielle)
24	FORD RONDEAU
44 - 45	JAGUAR

La liste des numéros restant à attribuer sera publiée dans un prochain bulletin.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

FIA 1983 ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP

AND 1983 EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP

GENERAL CONDITIONS

- Art. 1 The FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP is made up of ONE TITLE for the MANUFACTURERS and one TITLE for the DRIVERS, a FIA Cup for Junior Group C cars and a FIA Cup for Group B cars.
- Art. 2 The FIA EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP includes a DRIVERS' TITLE.
- Art. 3 The WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP will include a maximum total of EIGHT RACES. These EIGHT events will be qualifying races for the World CHAMPIONSHIP for MANUFACTURERS title, for the World CHAMPIONSHIP for DRIVERS and for events contested in Europe, for the EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP. No more than ONE race counting towards the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP can be organized in a European country.
- Art. 4 The lists of qualifying races for the WORLD and EUROPEAN CHAMPIONSHIPS will be drawn up by the FISA.
- Art. 5 All the concerned parties :
ASNS, Associations, Officials, Promoters, Organizers, Manufacturers, Competitors and Drivers may only participate in the FIA WORLD AND EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIPS on the condition that they respect all the texts and documents which govern them.
- Art. 6 These Championships are governed, within the framework of the FIA International Sporting Code, by :
- The International Sporting Code ;
- These General prescriptions ;
- Technical Regulations applying to the eligible cars ;
- Supplementary Regulations (Chapter 1) ;
- Standard Regulations for these events (Chapter 2).
- Art. 7 No Manufacturer, Manufacturer's Association, nor competitor may organize or be associated with an ASN, a club affiliated to this ASN, or an organizer, for the organization of an event of the two Championships.

Art. 8 Neither the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP, THE EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP, nor one of their qualifying rounds may include the name of a car make in its title.

The WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP may have the name of a sponsor as a sub-title provided that this is not a car make, in pursuance of Chapter XVI of the International Sporting Code.

Art. 9 For the two WORLD ENDURANCE Championship titles, and for the EUROPEAN CHAMPIONSHIP title the term MAKE of car should be understood to mean the name of the Manufacturer of the engine which shall always precede the name of the Manufacturer of the chassis.

In the attributing of the title of WORLD ENDURANCE CHAMPION for MANUFACTURERS, only the full name (engine + chassis) shall be taken into consideration, no division of the whole being possible. Moreover, the name of the Manufacturer of the chassis must be homologated by the ASN and the FISA, even if a car bearing the name of the said manufacturer participates only in one event of the World Endurance Championship.

Art. 10 Only the FISA has the authority to grant waivers from these general prescriptions and Standard and Supplementary Regulations.

The event shall be organized within the framework of the FIA (International) Sporting Code prescriptions (International Sporting Code) and the general conditions of the WORLD and EUROPEAN CHAMPIONSHIPS, the Standard and Supplementary Regulations of the events, and the Technical Regulations.

All the entrants undertake to respect these texts by their very entry in the WORLD and EUROPEAN CHAMPIONSHIPS or their participation in the event in question (limited to each).

ARTICLE 3 - SPECIFIC INFORMATION FOR THE EVENT

Name of the Event:
National Sporting Authority (ASN):
Address:

(a) telephone:
(b) telex:

Organizer:
Address:

(a) telephone:
(b) telex:

Date and place of the event:
Entrials and (a) (opening date):
(b) (closing date):

Circuit and by whom:
FISA and by whom:
FISA and by whom:

(c) Distance or duration of the event:
(a) To practice:
...../.....

CHAPTER 1

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

ARTICLE 1 / DEFINITION OF THE EVENT

(Name of the Event), counting towards the FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP and resulting in the awarding of points for TITLES of WORLD ENDURANCE CHAMPION for MANUFACTURERS and WORLD ENDURANCE CHAMPION for DRIVERS, and (for events run in Europe) EUROPEAN CHAMPION for DRIVERS shall have the status of a full International Event.

ARTICLE 2 / ORGANISATION

The event shall be organized within the framework of the FIA International Sporting Code prescriptions in compliance with the General Conditions of the WORLD and EUROPEAN CHAMPIONSHIPS, the Standard and supplementary Regulations of the events and the Technical Regulations.

All the entrants undertake to respect these texts by their very entry in the WORLD and EUROPEAN CHAMPIONSHIPS or their participation in the event in question.

ARTICLE 3 / SPECIFIC INFORMATION FOR THE EVENT

Name of the Event
National Sporting Authority (ASN)
Address
a) telephone
b) telex
Organizer
Address
a) telephone
b) telex
Date and place of the event
Entries a) (Opening date)
b) (Closing date)
Circuit
a) Length
b) Direction of the Circuit
c) Distance or duration of the event
Number of cars admitted a) To practice

- b) To the event
- Start (Time of start)
- Scrutineering
 - a) Place where effected
 - b) Timetable
- Fuel
 - a) Place where available
 - b) Refuelling system
 - c) Storage in the pits
- Administrative Checking
 - a) Place
 - b) Time
- Drivers Briefing
 - a) Place
 - b) Time
- Winner's press conference
 - a) Place
 - b) Time
- Official Notice Board Place
- Head of the Press-Radio-TV department
- Head of the Timing department
- Prizes and awards (Cash prizes)
- (Place of payment)
- (Conditions)
- (Date)
- (Special prize)
- ASN VISA N°
- FISA VISA N°

ARTICLE 4 / MAIN OFFICIALS

- A) FISA INSPECTOR appointed by the FISA
- B) STEWARDS OF THE MEETING

1) International

- Events of 800 km - 1000 km -
- approved by the FISA
- approved by the FISA
- Events of more than 1000 km
- approved by the FISA
- approved by the FISA
- approved by the FISA

2) National

- Events of 800 km - 1000 km -

- appointed by the ASN
- appointed by the ASN
- appointed by the ASN

- Events of more than 1000 km

- appointed by the ASN
- appointed by the ASN
- appointed by the ASN
- appointed by the ASN

C) CLERK OF THE COURSE

- appointed by the ASN

ASSISTANT(S) CLERK(S) OF THE COURSE

- appointed by the ASN

D) SECRETARY OF THE MEETING

- appointed by the ASN

E) CHIEF SCRUTINEER

- appointed by the ASN

F) ASN PHYSICIAN

- appointed by the ASN

ARTICLE 4 - MAIN OFFICIALS

A) FIA INSPECTOR appointed by the FISA

B) STEWARDS OF THE MEETING

..... (International)

- Events of 800 km - 1000 km

..... approved by the FISA

..... approved by the FISA

- Events of more than 1000 km

..... approved by the FISA

..... approved by the FISA

..... approved by the FISA

(5) National

..... approved by the FISA

CHAPTER 2

STANDARD REGULATIONS FOR EVENTS

ARTICLE 1 - ELIGIBLE CARS

- a) The event is open to cars of Groups C, Junior C and Group B in conformity with Appendix J of the SPORTING CODE and with the Technical Regulations of the FIA WORLD and EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIPS. Group B cars shall also comply with the regulations regarding the fuel consumption.
- b) Distinguishing national colours are not compulsory, as stipulated in Appendix I of the Code.
- c) Advertising on cars is authorized within the limits set by the National Sporting Authority of the Organizer. It shall not clash with the interests of the entrant or the team.
- d) The name of the drivers and the make of the car shall appear in a visible position on the outside of the bodywork in accordance with the Prescriptions of the Sporting Code (Chapter XVI).
- e) Each car shall bear its race numbers.
- f) A preferential and distinct numbering system shall be assigned to cars of Group C. 1 to 50 (black numbers on a white background). The Junior Group C cars shall bear the numbers from 51 up to 99 (red numbers on a white background). Group B cars shall bear the numbers from 101.
- g) For races which are run partly at night, the side numbers should be adequately illuminated.

ARTICLE 2 - FUEL

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

In countries where fuel that does not reach the octane rate of 102 RQN may not be obtained commercially and where the laws of the country prohibit the importing of such fuel, the ASN must obtain a dispensation from the FISA for the use of different fuel which will then be supplied by the organizers and must be used by all competitors. (The entrants may be issued with the formula of the fuel composition).

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

ARTICLE 3 - ENTRIES

Closing date for entries may not be later than 15 days preceding the date scheduled for the race.

The organizers may not refuse the entry of a driver if he has already obtained at least 30 % of the total number of points scored by the driver leading in the provisional classification of the WORLD or EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS.

For the first qualifying event of the year, for either WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP, the classifications used for the awarding of the 1982 titles shall be taken into consideration.

ARTICLE 4 - TEAMS

Teams may not be made up of more than THREE drivers, including the reserve.

ARTICLE 5 - DRIVERS' AND COMPETITORS' LICENCES

- a) All competitors and drivers must hold international licences as provided for in the Code and issued by their ASN.
- b) The licences must be valid for the current year. The entrants and the drivers must not have been the subject of a suspension.
- c) Competitors and drivers of a nationality other than that of the Organizing Committee of the event must moreover present the authorization laid down in Art. 70 of the Sporting Code.
- d) The drivers are obliged to submit their international medical card. (Appendix L - Art. 3 of the International Sporting Code).

ARTICLE 6 - RESPONSIBILITIES OF THE ENTRANTS AND THE DRIVERS

- a) The competitor will be above all responsible for ensuring that all the persons concerned by his entry respect all the laws and regulations.
If a competitor is unable to attend an event in person, he will appoint a representative in writing.
- b) The competitors must ensure that all the cars remain in conformity with the conditions for eligibility and safety throughout the practices and the race.
The fact of presenting a car for scrutineering will be considered as an implicit declaration of conformity.
- c) Throughout a competition a driver or any other person looking after an entered car, will not be freed from his responsibility regarding the observance of the regulations by the mere fact that the competitor or his representative is officially responsible.
- d) The competitors, drivers, assistants and guests must at all times wear the identification badges which have been issued to them.

ARTICLE 7 - INSURANCE

- a) 30 days before the race, the organizer must send the FISA the

particulars of the risks covered by the insurance policy, which must be in conformity with national laws in force. This insurance policy shall be held at the disposal of the competitors.

- b) Drivers participating in the event may be considered "third parties" among themselves, depending on the national legislation with regard to insurance.

ARTICLE 8 - ADMINISTRATIVE CHECKING

- a) All entrants, or their officially nominated representative must be present at the administrative checks and scrutineering, which as a rule, shall take place on the day preceding the first day of official practice, in the place indicated.

The mandatory documents of the entrants and drivers must be submitted at the administrative checking.

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

ARTICLE 9 - SCRUTINEERING

- a) Preliminary scrutineering of the car may be carried out separately from the administrative checking.
- b) The race numbers and advertising signs must be in position on the car before scrutineering. No car may participate in practice if it has not been checked by the Scrutineers and if the technical passport of the car has not been submitted.
- c) Any car which, after approval, is dismantled or modified in a way which affects the safety of the vehicle or raises questions as to its eligibility, or is involved in an accident having similar results must be re-submitted for scrutineering and approval.
- d) Any car may be prohibited from starting for safety reasons.
- e) The Clerk of the Course may ask a car having been involved in an accident to be stopped in order that the car be re-scrutineered and the driver undergo a medical examination.
- f) The Stewards of the Meeting will publish the results of the scrutineering.
- g) The Stewards of the Meeting and the Scrutineers may :
 - check the conditions of eligibility of a car or a competitor at any time. Except for a case of "force majeure", the competitor shall be advised of such intention, the time and place of this check being such as to not compromise the participation of the competitor and the car in practice or in the race ;
 - request during scrutineering that a car be dismantled by the competitor in order to ensure that the conditions of conformity are properly fulfilled ;

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

ARTICLE 10 - PRACTICE AND QUALIFICATIONS

a) For the events :

- 800 km - 1000 km

There shall be a free training session lasting at least THREE HOURS the day preceding official timed practice.

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

- Of more than 1000 km :

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

b) The last qualifying practice session must end at least 15 HOURS before the time scheduled for the start.

c) A driver may qualify one car only, but he has the right to participate at the wheel of several cars in the qualifying practices, provided that :

- they are of the same group and entered by the same entrant
- they have been checked (Art. 9 of these Regulations).

d) Every driver must set a time which qualifies him.

If a night practice session is scheduled, each driver must have covered at least three timed laps.

e) A car may be qualified only by one of the drivers making up its final team officially nominated after the qualifying practices.

f) The qualification minimum required for the cars and the drivers shall be the following :

Group C - Junior Group C :

A maximum of 130 % of the average of the three best times achieved during official timed practice sessions.

The organizers may require a lower percentage.

Group B :

A maximum of 120 % of the average of the three best times achieved by Group B cars during official timed practice sessions.

The qualification minimum must be achieved by each driver.

g) The organizers reserve the right to stop practice as often and for as long as they deem necessary, to clear the track or allow the recovery of a vehicle. In the case of untimed practice, this time shall not necessarily be made up unless the Clerk of the Course decides to the contrary, upon the agreement of the Stewards of the Meeting.

Should one or several practice sessions be interrupted in this manner,

no protests may be accepted on the possible effects concerning the qualification of the drivers and the cars.

- h) All the laps of the official timed practice sessions shall be timed in order to determine the position of the driver at the start, in accordance with the prescriptions of Article 13 b.
- i) If the number of cars qualified is more than the number of cars admitted at the start, three reserves shall be designated, in the order of times achieved during practice.
- j) Provided that they do not exceed the maximum number of cars prescribed, the Stewards of the Meeting may admit cars to the start which have not achieved the qualification minimum as laid out above for reasons of "force majeure". They may, however, only be allowed to start as long as :
 - they do not eliminate cars already qualified,
 - they are judged capable of achieving the qualification minimum,
 - the drivers offer all safety guarantees (knowledge of circuit, etc...).

Cars thus retained shall be placed at the back of the starting grid.

- k) During all the practice sessions, the discipline in the pits and on the track and the safety conditions, will be the same as during the race.

ARTICLE 11 - BRIEFING

- a) The drivers' briefing must be organised at least one hour before the start of the race in a specified place away from noise and the public.
- b) The team managers are invited to participate in this briefing.
- c) The competitors shall be held responsible if one or several of their drivers do not attend the briefing. Any driver who does not attend the briefing shall be liable to a fine.

ARTICLE 12 - GENERAL SAFETY DISCIPLINE

- a) Only the track must be used by the drivers during practice and the race.
- b) Should a driver be obliged to stop his car for whatever reason, the car should be removed from the track as quickly as possible so that it does not constitute a danger or interfere with the running of the race or practice session.

If the driver alone is unable to remove his car from a dangerous position, the track marshals are obliged to lend him assistance. In this case, if the driver is able to re-start his car alone and rejoin the race, he shall not be excluded from the race.
- c) Any repairs outside the pits must be carried out by the driver alone using any tools or parts transported in his car.
- d) Any refuelling outside the pits is forbidden.
- e) For the whole duration of the refuelling stop, the competitor must arrange for an attendant with a fire extinguisher in working order to be next to the car.

- f) With the exception of the driver - and in exceptional cases, of authorized officials (see Art. 12 b and 14 f) - no one is authorized to touch a car which has stopped outside the pits.
- g) It is forbidden to push a car along the track or to push it across the finish line.
- h) Each time a car stops during the race, whether it be voluntarily or not, the driver alone must restart the engine by means of the starter.
- i) Drivers must under all circumstances wear authorized clothing and crash helmets and must fasten their seat-belts when participating in practice sessions or in the race.
- j) All cars must conform to the safety regulations laid down by the FISA. Any infringements in this area committed during the meeting shall lead to exclusion.
- k) Any driver intending to leave the track or return to the pits must signal his intention to do so in good time and make sure that he may do this without danger.

ARTICLE 13 - STARTING GRID

- a) The grid shall be made up of two lines of cars arranged in the order of the best times set by the cars during official timed practice.
If two or more cars have achieved identical times, priority will be given to the one which achieved it first.
- b) The position of a car on the starting grid shall be determined by the best time set by one of the drivers designated to form its final team.
- c) The position of a car unable to reach the starting grid shall be left vacant, the other cars maintaining their position on the grid.
- d) The procedure for the admission of substitutes, after the posting of the starting grid, is that laid down in Art. 10i.

ARTICLE 14 - START

A rolling start shall be given by means of luminous signals (if available).

- 1) The pit and track exit shall be closed 10 minutes before the start. Any car not having left the pit area may not start until the entire field has passed the pit exit after the start has been given.

The closing of the pit exit shall be signalled by a sound warning given 2 minutes earlier.

- 2) The approach of the start shall be announced by the showing of boards which shall be accompanied by an audible warning.

- a) 5 mn board. Start of the count-down.

Access to the grid shall be forbidden. Any car not having taken up position on the grid shall start either from the back of the grid or from the pits, as laid down in para 1).

- b) 3 mn board.

General evacuation of the grid, apart from the drivers and officials.

c) 1 mn board.

The engines shall be started by means of the starter by the driver sitting at the steering wheel. It is forbidden to start a car by pushing it. It is forbidden to use an auxiliary source of energy.

d) 30 sec. board.

Upon the showing of this board a green flag will be shown at the front of the grid to indicate that the cars must cover a full lap of the circuit while retaining their starting grid position, the driver in pole position setting the pace. Overtaking is prohibited during this warm-up lap.

e) Any driver in position on the grid who is unable to start must so indicate :

- His car will be pushed up to the pits straight after the start of the warm-up lap, and he may not join the race until the last car has passed in front of the pit exit.
- If a car succeeds in starting after the start of the warming-up lap and on condition that it has remained on the track, it may cover the warm-up lap but it may not overtake a competitor. It must start from the last position on the grid.
- This provision is also applicable to a car which, even having started normally for the warm-up lap, is unable to keep its position according to the starting grid.

f) During the warm-up lap, the cars shall be preceded by a pace-car and followed by a safety-car.

- The cars must maintain their grid position during this lap.
- When the pace-car withdraws before the starting line, the driver of the car having the pole-position must maintain the same speed until the time when the start is given.

3) Start delayed

If, during the starting procedure, the track suddenly becomes unusable, a DEPART RETARDE - START DELAYED board shall be shown on the starting line.

As soon as conditions allow the starting procedure shall be resumed from the showing of the 5 MINUTE board (Art. 14/2a).

Information will be given to the competitors.

ARTICLE 15 - SIGNALLING

a) Information and instructions shall be conveyed to the drivers by means of the signals provided for in Appendix H of the International Sporting Code. In order to convey information to their drivers, the competitors must not use flags and signals similar in any way to those mentioned in Appendix H, Chapter II.

b) If an entrant uses a radio to communicate with the pits and his cars or the signalling posts, this should be installed in conformity with the Supplementary Regulations of the event and the administrative texts in force in the organising country.

ARTICLE 16 - REFUELLING

- a) The fuel distribution system may be effected by :
 - either a centralised system with a refuelling pipe ;
 - or an independent tank in each pit ;
- b) The flow of the refuelling system - 50 litres per minute - must be ensured by the competitor under all circumstances.
- c) Oil may be added at minimum intervals of 330 km that is laps.
- d) The obligation whether or not to stop the engine during a refuelling stop shall be contingent on the national or local legislation to which the event in question is subject.
- e) The driver may remain on board throughout the entire duration of the refuelling stop.

ARTICLE 17 - PIT STOPS - REPAIRS

- a) It is forbidden to change cylinder blocks (crankshaft case and cylinders), the cylinder-heads, and the casing of the gear-box and the axle (differential), the chassis or the monocoque structure, under pain of exclusion.
- b) The use of any spark-generating device or high temperature device is prohibited in the pits and on the pit lane.
- c) After each pit stop, the mechanics must clear the ground of any equipment which may have been put there.
- d) If a driver passes his pit before stopping, his car may be pushed only to its pit and by its mechanics.
- e) The use of the reverse gear in the pits is strictly forbidden, on pain of sanctions.
- f) The car must re-enter the track under the authority of a responsible official who may have at his disposal a green and a red light (compulsory stop).
- g) If petrol is stocked in a pit, the entrant must supply at least two effective extinguishers with a minimum capacity of 5 kg each and ensure that they are functioning properly.
- h) The storage of any petrol in the pits must be in conformity with, and provided for in, Chapter 1 of the Supplementary Regulations of the event and with the laws of organising country.
- i) During any pit stops, the driver is obliged to turn off his engine (except for in cases as laid down in Article 16). For any tuning or regulating, the engine may be started with the help of an auxiliary source of energy. However, when the car goes to join the race again, the engine must be started by the driver from his seat, with the means available on board.
- j) With the exception of a makeshift repair carried out in a safe place by the driver alone with the means on board (all material or human aid being forbidden) any refuelling operation, maintenance work or repairs may only be carried out in front of or in the car's pit.
- k) When the car stops at the pits, a maximum of four persons including the technicians of the specialized firms (brakes, lighting, etc...)

but excluding the two fuel attendants and the tyre technicians are authorized to work simultaneously on a car.

If the driver remains on board, he is not counted as being one of the four persons, provided that he plays no active role.

ARTICLE 18 - CHANGE OF DRIVER

- a) Changes of cars and of drivers may only take place in the pits and under the supervision of the Marshals.
- b) During the race, a driver may change a car for another once only, provided that it is entered by the same competitor as the first one, that it has started and that it is still in the race.

ARTICLE 19 - MAXIMUM DRIVING TIME

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

ARTICLE 20 - STOPPING OR NEUTRALISATION OF THE RACE

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

a) Stopping of the race

If it is necessary to stop the race, the red flag shall be shown at the finish line by the Clerk of the Course and the black flag shall be shown at every track steward's post.

The decision to stop the race falls to the Clerk of the Course..

- As soon as the flags are shown, all the cars must slow down, must not overtake each other and must return to the pits at reduced pace (they must be able to stop at any moment).

- The classification is established at the end of the lap preceding the stopping of the race.

b) New start

If the race is stopped, the Clerk of the Course may, upon consultation with the Stewards of the Meeting, give a new start under the following conditions :

- 1) Red flag shown to the leading car before the end of the second lap of the race :

The start will be considered as not having been given. All drivers who have started shall be allowed to start again :

- If the number of starters is less than the authorised total, reserves may be called to start in order to complete the field.
 - The race shall be re-run over the distance set and using the same grid as was used during the first start, except in the case of "force majeure".
- 2) If more than two complete laps, but less than 75 % of the set distance or duration have been covered by the leading car :
- the event shall be considered as being run in two parts and the results will be determined by adding up the times obtained or the distance covered in these two parts. The results of the first part (part of the race already run) shall be determined at the end of the lap before the race was stopped ; the results must be conveyed to the competitors before the start of the second part,
 - the distance to be run in the second part shall be calculated by deducting the number of laps covered or the race time of the winner of the first part from the total distance or duration of the race,
 - the position of the cars on the starting grid shall be determined by the order in which they arrived at the finish of the first leg,
 - only cars which started in the first leg may participate in the second heat, provided that they have not been officially retired from the race, that they were able to return to the pits under their own power and that they have been passed fit to restart by the scrutineers. No reserves shall be allowed to start in the second part.
- 3) If at least 75 % of the set distance or duration is covered, the race shall be considered as having been terminated.
- Should the race be stopped, the classification shall be established at the end of the lap preceding the stopping of the event.
- 4) Should a new start be given, it shall be given at least 30 minutes after the stopping of the race.
- 5) No intervention of any nature whatsoever is authorised on the cars during the entire time between the stopping of the race and the restart, unless expressly authorised by the Stewards of the Meeting.

ARTICLE 21 - PACE-CARS

- a) The Pace-Car(s) will be brought into operation to neutralize a race upon the sole decision of the Clerk of the Course.
- b) The car must be marked "Pace-Car" in letters of similar dimensions to those of the race numbers, on the rear and sides. It must have three revolving lights of the same colour on the roof. Driven by an experienced circuit driver, it will carry an observer capable of recognizing all the competing cars, who is in permanent radio contact with Race Control.
- c) There will be only one Pace-Car in operation at a time, except for circuits of over 7 km in length where other pace cars positioned at equi-distant points around the circuit may be authorized by the FISA.
- d) When the order is given by the Clerk of the Course, all observers' posts will display immobile yellow flags and the Pace-Car with its three lights flashing will immediately join the track

regardless of where the race leader is. All the competing cars will line up in single-file behind the Pace-Car maintaining the same speed as it ; all overtaking is forbidden, unless a car is signalled to do so by the Pace-Car.

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

- e) While the Pace-Car is in operation, competing cars may stop at their pit, but may only rejoin the track immediately after the last car in the line behind the Pace-Car has passed the pit-exit.
- f) The Pace-Car shall be used until all the cars are lined-up behind it.
- g) When the Clerk of the Course decides to call in the Pace-Car, the Pace-Car must effect a full lap of the circuit with the revolving lights extinguished to indicate the withdrawal of the flags at the observation posts. Overtaking remains forbidden until the pace-car signals the resumption of the race by pulling off the track. Should several pace-cars be used simultaneously, this operation shall require synchronisation.
- h) Each lap covered while the Pace-Car(s) is (are) in operation will be counted as a race lap.
- i) The regulations concerning the use of Pace-Car(s) must appear in the supplementary regulations of the event.

ARTICLE 22 - FINISH

- a) The finish signal shall be given as soon as one car has covered the distance of the event or the duration of the event has elapsed. (Maximum duration : 6 hours for events of 1000 km).
- b) Should the finish signal be inadvertently given before time, the race shall be considered terminated.
- c) Should the finish signal be given too late, the results shall be based on the positions held by the cars at the time that the set distance (or duration) of the race has been covered.
- d) After the presentation of the chequered flag, all the cars shall, in theory, cover an extra lap at reduced speed unless otherwise laid down.
- e) The last lap must be covered in compliance with the General Prescriptions for the FIA Championships (Art. 9).

ARTICLE 23 - PARC FERME

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

Cars which have not been put in the Parc Fermé shall not be classified.

ARTICLE 24 - CLASSIFICATION REQUIREMENTS

1. CARS

- a) The car having covered the prescribed distance in the shortest time, or having covered the greatest distance in the prescribed time shall be classified first.
- b) All the cars shall be classified taking the number of laps completed and the order in which they have crossed the finishing line into consideration.
- c) In order to be classified, a car must have covered at least 70 % of the distance run by the car which has won the event ; moreover, it must have crossed the finishing line under the chequered flag:
 - in a race based on distance, after the winner has crossed it ;
 - in a race based on time, after the expiry of the prescribed time.
- d) When a race has been stopped between the end of the second lap and 75 % of the prescribed distance or the duration and when a new start has been given (see Art. 20 b) the results are determined in the same way as for an event run in parts.

2. DRIVERS

- Any drivers taking part in a WORLD and/or EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP event shall score points provided that :
- he has driven for at least 30 % of the distance covered by his car ;
 - he has only driven ONE SINGLE CAR throughout the duration of the event.

ARTICLE 25 - AWARDING OF POINTS

1. MANUFACTURERS

- a) The title of WORLD ENDURANCE CHAMPION for MANUFACTURERS reserved for the Manufacturers of Group C cars shall be awarded to the Make which has scored the highest number of points.
- b) In every event, a classification shall be established from the General Classification in order to award points for the World Endurance Championship for Manufacturers.
- c) In every event, two classifications shall be established from the general classification for Junior Group C cars and Group B cars in order to award points for the FIA Junior Group C Cup and FIA Grand Touring Cup.
- d) For both the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP and the FIA Junior Group C Cup and the FIA Grand Touring Cup, all the results within the limits of Art. 11 of the General Conditions of the FIA Championships (cf. Sporting Code), shall be taken into consideration.

e) Scale of points :

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

For 5th place : 8 points For 10th place : 1 point

- f) For each make only the car having obtained the best placing shall score points except in case of a dead-heat as provided for hereafter.
- g) The rule for deciding between makes which have scored exactly the same total of points shall be as follows :
 - 1. According to the value of the placings obtained in all of the qualifying events retained for the granting of the total of points of each make, while taking into account only one placing per event for one and the same make ;
 - 2. According to the value of the placings in all the qualifying events in which the ex-aequo makes have taken part, while taking into account only one placing per event for one and the same make ;
 - 3. According to the value of the placings obtained in all qualifying events in which the makes have participated, with the possible addition of several placings for the same make in the same event ;
 - 4. In case of a further tie, the FISA would itself nominate the winner, on the basis of such considerations as it would deem appropriate.
- h)
 - 1. If the race is brought to an end before 20 % of the set duration or distance has been covered, no points shall be awarded.
 - 2. If the race is brought to an end when between 20 % and 60 % of the set duration or distance has been covered, half the points shall be awarded.
 - 3. If the race is brought to an end after 60 % of the duration or distance has been covered, all the points shall be awarded.

2. DRIVERS' TITLE

- a) The title of WORLD ENDURANCE CHAMPION and the title of EUROPEAN ENDURANCE CHAMPION for DRIVERS shall be awarded to the drivers who have scored the highest number of points.

Scale of points based on the general classification of the event :

To the drivers of the car placed :	GROUP C	C Junior	B
1st	20 points	22	23
2nd	15 points	17	18
3rd	12 points	14	15
4th	10 points	12	13
5th	8 points	10	11
6th	6 points	8	9
7th	4 points	6	7
8th	3 points	5	6
9th	2 points	4	5
10th	1 point	3	4

insofar as the drivers have fulfilled the conditions stipulated under Article 24/2.

- 1 - If the race is brought to an end before 20 % of the set duration or distance has been covered, no points shall be awarded.
- 2 - If the race is brought to an end when between 20 % and 60 % of the set duration or distance has been covered, half the points shall be awarded.
- 3 - If the race is brought to an end after 60 % of the duration or distance has been covered, all the points shall be awarded.

ARTICLE 26 - PRIZE GIVING AND PRESS CONFERENCE

The drivers of the car having obtained first place must be present at the prize-giving organised after the finish.

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

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

ARTICLE 27 - REGULATIONS

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

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

ARTICLE 28 - INSTRUCTIONS AND MESSAGES TO THE COMPETITORS

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

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

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

ARTICLE 29 - APPLICATION OF THE REGULATIONS

Should there be any disagreement with regard to the interpretation of the Regulations or of the other texts governing the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP and the EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP or the instructions issued by the Stewards of the Meeting, the decision of the latter shall be final, unless the right of protest and appeal as laid out in Article 32 below is exercised, and unless the FISA decides otherwise.

ARTICLE 30 - JURISDICTION

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

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

ARTICLE 31 - PENALTIES - EXCLUSION FROM THE RACE

- a) The interpretation of the Regulations and in particular the choice of sanctions where the present regulations have not automatically stipulated these, falls to the Stewards of the Meeting, upon the majority vote of those present.
- b) Any decisions concerning a time penalty or exclusion of drivers or cars from the race and taken by the Stewards of the Meeting shall be promptly notified in writing to the entrants and to the Marshals of the pits concerned.
- c) Should a car be excluded from the race, the driver of the incriminated car shall also be informed by the signals laid down in the regulations.

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

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

ARTICLE 32 - PROTESTS AND APPEALS

- a) Protests must be lodged in writing and handed directly to the Clerk of the Course or if this is not possible to the Stewards of the Meeting, along with a deposit of 250 Swiss Francs or an equivalent sum in the currency of the country.

Only the competitor or his representative has the right to lodge protest.

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

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

ARTICLE 33 - OFFICIALS

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

The main role of the FISA Inspector is to assist the race officials in their functions, to see to it, within the framework of his authority, that all the regulations governing the ENDURANCE CHAMPIONSHIPS are respected in their entirety, to make comments which he deems necessary

and to draft different reports for the FISA regarding the running of the event.

The inspector of the event must be of a different nationality to that of the Organizing Committee.

ARTICLE 34 - PROTOCOL PROVISIONS

- a) The qualifying races for the ENDURANCE CHAMPIONSHIPS shall benefit from the prestige attached to any FIA CHAMPIONSHIP.
- b) The covers of the Supplementary Regulations and the race programme, official results sheets and posters will bear, in a prominent position, the title WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP and/or EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIP, with, on the side, the initials of the FIA and the insignia of the organizing club and the ASN and the logos of the WEC.
- c) The programme must mention the name of the drivers, their nationality, the make and the type of car they drive.
- d) The preparations prior to the start shall, insofar as possible, be carried out with a certain ritual (presentation of the cars and drivers, etc.). The finish of any supporting race must not be scheduled too close to the start of the main event.
- e) The ceremony during which the winner is declared shall be carefully prepared and the necessary equipment provided :
 - a large rostrum, bearing the initials of the FIA and the organizing club ;
 - three poles will be erected if possible in a separate enclosure ;
 - the national flags of the drivers will be hoisted ;
 - the 3rd, 2nd, and winners of the race will step up in order ;
 - the national anthem of the winning competitor shall be played and the national flag hoisted ;
 - a cup will be presented to the drivers.

ARTICLE 35 - PRIZE FUND

- a) The organiser of an event of the ENDURANCE CHAMPIONSHIPS is obliged to pay a minimum prize of 25 000 US Dollars.

b) TRANSPORTATION FUND

The organizer of each event of the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP shall pay the amount of 10 000 US Dollars to the FISA.

This sum of 10 000 Dollars shall be guaranteed by the ASN of the Club organising the event counting towards the World Endurance Championship at the time of the entry of the event on the calendar.

If a championship event is cancelled, the amounts paid in shall not be reimbursed and the unpaid amounts shall be nevertheless demanded, except in a case of "force majeure" recognised by the FISA.

FIA 1983 Endurance Championships

APPENDIX A

QUALIFYING EVENTS

1) World Endurance Championship (Manufacturers and Drivers)

MONZA	April 10th
SILVERSTONE	May 8th
NUERBURGRING	May 29th
LE MANS	June 18th-19th
KYALAMI	July 30th
SPA	September 4th
FUJI	October 2nd

2) European Endurance Championship (Drivers)

MONZA	
SILVERSTONE	
NUERBURGRING	
LE MANS	
SPA	
IMOLA	
BRANDS HATCH	September 18th
MUGELLO	October 23rd

APPENDIX B

List of priority members : (Group C cars)

1 - 2 - 3	PORSCHE
4 - 5	LANCIA
6 - 7	FORD
9 - 10	PEUGEOT WM
11 - 12 - 13 - 14 - 15	PORSCHE (Private entries)
24	FORD-RONDEAU
44 - 45	JAGUAR

**REGLEMENTS FINANCIERS
DU CHAMPIONNAT D'EUROPE
DE FORMULE 2 1983**

**FINANCIAL REGULATIONS
OF THE EUROPEAN F2
CHAMPIONSHIP 1983**

Le règlement financier suivant a été établi pour 1983 :

The following financial regulations have been established for 1983. :

Conducteurs A :

A Drivers :

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

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

Conducteurs A et B :

A and B Drivers :

1) Epreuves se déroulant en une ou deux manches

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

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

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

Prix en espèces - European currency units (ECU)

Prizes in cash - European currency units (ECU)

1er 5000,-	7e 1250,-
2e 3500,-	8e 1000,-
3e 3000,-	9e 900,-
4e 2500,-	10e 800,-
5e 2000,-	11e 700,-
6e 1500,-	12e 600,-

1st 5000,-	7th 1250,-
2nd 3500,-	8th 1000,-
3rd 3000,-	9th 900,-
4th 2500,-	10th 800,-
5th 2000,-	11th 700,-
6th 1500,-	12th 600,-

Répartition

Allocation

Une manche : en fonction du tableau ci-dessus (par exemple 1er : 5000 ECU).

One race : as per above (e.g. : 5000,- ECU).
Two heats : There will be an increase of 10 % if the race is run in two heats. 50 % of the sum of the above table plus this increase will be paid for each heat (e.g. : 1st 2750,- ECU).

Deux manches : une augmentation de 10 % interviendra dans les cas où la course serait courue en deux manches. 50 % de la somme du tableau ci-dessus, majorés de cette augmentation seront versés pour chaque manche (exemple : 1er 2750 ECU pour chaque manche).

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

1st 1200,-	11th-15th 700,-
2nd-5th 1000,-	16th-20th 600,-
6th-10th 800,-	21st-25th 500,-

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

1er 1200,-	11e-15e 700,-
2e-5e 1000,-	16e-20e 600,-
6e-10e 800,-	21e-25e 500,-

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

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

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

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

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

1100 ECU par Conducteur qualifié, pour les 25 premières voitures au maximum. Conducteurs qualifiés ne prenant pas le départ : 50 %.

4) Droit d'engagement

Il sera perçu un droit d'engagement de 100 ECU par voiture par épreuve.

5) Fonds de Prix Commun

Chaque organisateur contribuera au fonds de prix commun de la FISA pour une somme de 1000 ECU. A la fin du Championnat, le fonds de prix sera distribué comme suit :

- 70 % reviendront aux 3 premiers pilotes au classement du championnat (50 % au premier - 30 % au deuxième - 20 % au troisième).
- 25 % reviendront à l'Ecurie championne d'Europe.
- 5 % seront consacrés à l'achat de trois trophées récompensant le pilote, l'écurie et le constructeur champions d'Europe.

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

6) European Currency unit (ECU)

Pour éviter des discussions diverses, les chiffres sont donnés en European Currency Unit (ECU). La valeur d'un ECU est fixée selon le taux officiel du 7 décembre 1982. Il sera valable pour toute l'année 1983 à moins qu'une réévaluation officielle gouvernementale ne nécessite un changement de parité.

Equivalences de l'ECU :

1 ECU : 45 FB - 6,60 FF - 1340 Lit - \$ 0,584 - 2,31 DM - 7 SK.

Généralités

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

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

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

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

3) Travelling expenses - B drivers and A drivers without starting money.

1100 ECU per qualified driver, for the first 25 cars maximum. Qualified drivers who do not start : 50 %.

4) Entry fee

There will be an entry fee of 100 ECU per car per event.

5) Common Fund for Prizes

Each organiser will contribute to the common prize fund of the FISA the amount of 1000 ECU. At the end of the Championship the prize fund will be distributed as follows :

- 70 % will be awarded to the first three drivers in the championship classification.
- 25 % will be awarded to the team having won the European Championship.
- 5 % will be used to purchase 3 trophies for the driver, team and constructor having won the European Championship.

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

6) European Currency Unit (ECU)

To avoid arguments, the figures are given in European Currency Units. The value of one ECU is fixed on the official rate of December 7th 1982. It will be valid throughout the year 1983 unless an officially announced governmental revaluation necessitates the rate to be changed accordingly.

ECU equivalences

1 ECU : 45 FB - 6.60 FF - 1340 Lit - \$ 0,584 - 2.31 DM - 7 SK.

Miscellaneous

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

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

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

In the case of differences of interpretation, the French text will be binding.

REGLEMENT F2/F3

LIMITATION DU NOMBRE DE PNEUMATIQUES

A partir du 1er Janvier 1983, une limitation du nombre de pneus «slicks» entrera en vigueur pour ces deux formules :

- F2 14 pneus maximum par épreuve (essais officiels chronométrés et course) et par voiture.
- F3 10 pneus maximum par épreuve (essais officiels chronométrés et course) et par voiture.

- Un système de marquage des pneumatiques semblable à celui utilisé en Formule 1 sera appliqué. Le règlement du marquage sera publié ultérieurement.
- L'utilisation des pneus «pluie», est libre sur piste mouillée. L'utilisation des pneus non marqués sur piste sèche lors des essais chronométrés officiels entraîne l'annulation des temps établis pour le pilote dont la voiture est ainsi équipée.

F2/F3 REGULATIONS

TYRES LIMITATION

As from January 1st 1983, a tyre limitation will come into force for these two Formulae :

- F2 Maximum of 14 tyres per event (official timed practice sessions and race) and per car.
- F3 Maximum of 10 tyres per event (official timed practice sessions and race) per car.

- A tyre marking system will be used such as the one used in Formula 1. The tyre marking system regulations will be published in the next FIA bulletin.
- The use of «wet» tyres on a wet track is free. The use of unmarked tyres on a dry track during the official timed practice will result in the cancellation set by the driver whose car is so equipped.

INFORMATIONS RALLYES

Liste de 1ère Priorité/1st seeded Rally Drivers List

- Ajouter/add :

D. DE VITA (RA)
A. ZANINI (E)

Liste de 2ème Priorité/2nd seeded Rally Drivers List

- Ajouter/add :

ANDORRE :	C. SANTACREU G. LACASA A. RIBERAYGUA
BRESIL :	L.E. PIMENTA C. VILELA C. ANTUNES
FINLANDE :	Juha KANKKUNEN Lasse LAMPI Teemu TAHKO
GRANDE-BRETAGNE :	Christopher LORD Malcolm PATRICK Malcolm WILSON Simon EVERETT Terry KABY (2ème Rallye Antibes 1982)
GRECE :	"IAVERIS"
HONGRIE :	A. FERJANCZ J. HIDEG L. SZUHANYIK
JORDANIE :	H. MUFTI S. MARAR Z. BUSTANI
LUXEMBOURG :	P. KESS
YUGOSLAVIE :	B. KUZMIC B. JKURIC P. KOMNENOVIC
ZAIRE :	CH. BROSE R. AMERALI O. DA ROCHA

- Ne font plus partie de la 2ème liste/Delete from the 2nd List :

BELGIQUE :	J.-L. DUMONT P. SNYERS
FINLANDE :	J. HAUGHLAND W.C. JENSEN

CHAMPIONNAT DES RALLYES DU CONTINENT AFRICAIN 1983

ART. 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Il y aura en 1983, un Championnat du Continent Africain des Rallyes pour conducteurs et conductrices licenciés internationaux de toutes nationalités.

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

Une coupe des Constructeurs pour ce Championnat sera organisée (même système d'attribution des points que dans le Championnat du Monde des Rallyes pour Marques).

ART 2 EPREUVES QUALIFICATIVES

18/20 Février	Safari du Zaïre (ZAI)
31 Mars/4 Avril	Safari Rally (EAK)
21/25 Mai	Total Rally Zimbabwe (ZI)
25 Juin/2 Juillet	Rallye du Gabon (G)
9/12 Juillet	Castrol Rally (ZA)
14/19 Septembre	Rallye du Maroc (MA)
24/30 Octobre	Rallye de Côte d'Ivoire (CI)

Les épreuves suivantes feront également partie du Championnat sous réserve des autorisations des A.S.N. et des gouvernements concernés .

14/16 Janvier	Rallye du Burundi (BU)
12/13 Mars	Rallye du Nigéria (NI)
30 Avril/2 Mai	Rallye du Cameroun (CI)
10/12 Décembre	Tour du Sénégal (SN)

ART 3 - CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

Les épreuves qualificatives pour ces Championnats devront avoir une longueur minimum de 2000 km dont au moins 1000 de parcours commun.

Elles devront se dérouler dans un pays situé sur le Continent Africain. Chaque épreuve fera l'objet d'une inspection de la FISA. Au maximum deux épreuves par pays pourront compter pour ces Championnats

ART 4 VOITURES ADMISES

Groupes A, B et N

Pour 1983, les voitures des groupes 2 et 4 de l'ancienne Annexe J et les voitures qui ne seront pas homologuées ou qui ne seront pas conformes à la réglementation de l'Annexe J (Groupe S) auront le droit de participer aux épreuves de Championnats d'Afrique, mais elles feront l'objet d'un classement séparé, ces voitures (ainsi que leurs conducteurs) ne pourront donc pas marquer des points dans ce Championnat

Nombre minimum de partants 25, cela concerne des voitures régulièrement homologuées, les pilotes inscrits sur les 1ère et 2ème liste de priorité FISA qui participeront pourront bénéficier de leur priorité (Mais leur participation est interdite sur les voitures des Groupes N, 2 et 4)

L'ordre de départ par groupes, au début de l'épreuve, devra respecter l'ordre suivant Groupes B, A, S, N, 4, 2

ART. 5 - ATTRIBUTION DE POINTS

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

Au classement général :

1er	20	6ème	6
2ème	15	7ème	4
3ème	12	8ème	3
4ème	10	9ème	2
5ème	8	10ème	1

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

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

ART. 6 - CLASSEMENT

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

Le 1er conducteur ayant marqué le plus grand nombre de points dans un de ces Championnats se verra déclaré Champion des Rallyes Africains.

ART. 7 - AUTRES RECOMPENSES

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

Une Coupe sera attribuée au 2ème conducteur ayant marqué le plus grand nombre de points dans un classement spécial établi selon le barème adopté pour les 1ers conducteurs.

Une coupe sera attribuée au Constructeur qui aura obtenu le plus grand nombre de points dans un classement spécial établi selon le barème adopté pour les 1ers conducteurs.

ART. 3 - CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

The qualifying events for this Championship shall have a minimum length of 2000 km, at least 1000 km of which should be common to all.

They should take place in a country situated on the African Continent. Each event shall be the subject of a FISA inspection. A maximum of two events per country shall count towards this Championship.

ART. 4 - ELIGIBLE CARS

Group A, B and N (for 1983, cars belonging to Group 2 and 4 of the former Appendix J) and cars which are not homologated or which are not in conformity with the Appendix 1 Regulations (Group 2) shall have the right to participate in the African Championship, but may not have a license class. (and neither these cars nor their drivers may receive points in this Championship).

Minimum number of entries - 25, the applying to regularly homologated cars, the drivers entered on the FISA seeded Rally Drivers' lists A and B who participate, may benefit from their priority (but they may not participate in Group N, 2 and 4 cars).

ART. 8 - AWARDING OF POINTS

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

to the general classification	
1st	20
2nd	15
3rd	12
4th	10
5th	8
6th	7
7th	6
8th	5
9th	4
10th	3
11th	2
12th	1

Should one of the qualifying events not be able to be fully run for one reason or another, the points shall be awarded on the basis of the established classification normally (i.e. more than 50% of the event has been run) of the points being awarded (this will not be the case).

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

1983 AFRICAN CONTINENT RALLY CHAMPIONSHIP

ART. 1 - GENERAL PRESCRIPTIONS

In 1983, there shall be an African Continent Rally Championship for male and female drivers of all nationalities, holding an International licence.

All the prescriptions regarding the common conditions of organisation for the World, European, African Continent Championships shall be applicable to this Championship.

A Drivers' Cup for this Championship shall be organised (the same points system shall be applied as that used in the Rally World Championship for Makes).

ART. 2 - QUALIFYING EVENTS

18/20 February :	Safari du Zaïre (ZAI)
31 March/4 April :	Safari Rally (EAK)
21/25 May :	Total Rally Zimbabwe (ZI)
25 June/2 July :	Rallye du Gabon (G)
9/12 July :	Castrol Rally (ZA)
14/19 September :	Rallye du Maroc (MA)
24/30 Octobre :	Rallye de Côte d'Ivoire (CI)

The following events shall also be part of the championship subject to the authorisations of the ASN and the governments concerned.

14/16 January :	Rallye du Burundi (BU)
12/13 March :	Nigeria Rally (NI)
April 30/May 12 :	Rallye du Cameroun (CA)
10/12 December :	Tour du Sénégal (SN)

ART. 3 - CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

The qualifying events for this Championship shall have a minimum length of 2000 km, at least 1000 km of which should be common route.

They should take place in a country situated on the African Continent. Each event shall be the object of a FISA inspection. A maximum of two events per country may count towards this Championship.

ART. 4 - ELIGIBLE CARS

Groups A, B and N (for 1983, cars belonging to Groups 2 and 4 of the former Appendix J and cars which are not homologated or which are not in conformity with the Appendix J Regulations (Group 5) shall have the right to participate in the African Championship, but they shall have a separate classification, and neither these cars nor their drivers may therefore score points in this Championship).

Minimum number of starters : 25, this applying to regularly homologated cars ; the drivers entered on the FISA seeded Rally Drivers' lists A and B who participate, may benefit from their priority (but they may not participate in Group N, 2 and 4 cars).

ART. 5 - AWARDING OF POINTS

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

In the general classification :

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

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

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

ART. 6 - CLASSIFICATION

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

The first driver to have scored the highest number of points in this Championship shall be declared African Continent Rally Champion.

ART. 7 - OTHER AWARDS

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

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

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

The starting order by groups at the beginning of the event must respect the following order :
Groups : B, A, 5, N, 4, 2.

ANNEXE J

1/ Modification au Chapitre «Classification et Définition»

DEFINITION DE SUSPENSION MAC PHERSON : (à incorporer en tant qu'Article 251.2.4.3)

Par «suspension Mac Pherson», il faut entendre tout système comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du chassis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.

2/Modifications au Chapitre «Règlementation spécifique au Groupe N»

GRUPE N - ALIMENTATION MOTEUR . (Art. 6.1)

Ajouter le texte suivant :

«Il est permis de changer les éléments du/des carburateur(s) ou dispositifs d'injection qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.» (à partir du 1.1.83)

GRUPE N - «RENFORTS LOCALISES» : (Clarification au Bulletin no 165, page 9, Article 6.3)

«On pourra renforcer seulement les éléments qui sont sans aucun doute en rapport avec l'ancrage de la suspension. Le renfort, par soudure uniquement, ne pourra pas aller au-delà de 5 cm en dehors du périmètre défini par les soudures d'origine.» (à partir du 1.1.83)

GRUPE N - SUSPENSION (Article 6-3) (Voir Bulletin no 173)

Changer la première phrase du paragraphe «amortisseurs» en :

«AMORTISSEURS : libres, pour autant que leur nombre, leur type (télescopique, à bras, etc...), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc...), les points d'attache et la position de l'assiette du ressort soient conservés.

Les amortisseurs à gaz seront considérés à l'égard de leur principe de fonctionnement comme des amortisseurs hydrauliques.» (à partir du 1.1.83)

3/ Modifications au Chapitre «Règlementation spécifique au Groupe A»

TRANSFERTS AUTOMATIQUES FISA EN GROUPE A :

Il a été décidé :

- d'arrêter immédiatement les transferts automatiques FISA dans le Groupe A ;

- d'annuler au 31.12.83 les transferts déjà effectués par la FISA dans ce Groupe, en exceptant les voitures dont la production aurait été officiellement arrêtée avant le 31.12.81. Pour les voitures toujours en production à cette date, les constructeurs sont donc priés de bien vouloir effectuer ces transferts sur les fiches Groupe A à cet effet.

GRUPE A - ALIMENTATION (Art: 5.1.8) :

Ajouter avant la première phrase :

«Le système original, comme spécifié dans la fiche d'homologation (par exemple K - Jetronic), doit être retenu.»

GRUPE A - REFROIDISSEMENT DU MOTEUR - (Article 5.1.13)

La troisième phrase est changée comme suit :

« Les dimensions et le matériau de la turbine/du ventilateur sont libres»
(à partir du 1.1.83)

GROUPE A - AMORTISSEURS - (Article 5.3.6)

La seconde phrase du paragraphe « Amortisseurs » est changée comme suit :

« Au cas où pour remplacer un élément de suspension type Mac Pherson, ou d'une suspension fonctionnant d'une façon identique, il serait nécessaire de changer l'élément télescopique, les nouvelles pièces devront être mécaniquement équivalentes aux pièces d'origine, hormis l'élément amortisseur, et la coupelle de ressort. » (à partir du 1.1.83)

GROUPE A - ROUES ET PNEUMATIQUES (Article 5.4)

Eclaircissement de l'expression « Les roues... (doivent) pouvoir se loger dans la carrosserie d'origine » : « Elles devront être couvertes par la carrosserie sur au moins un tiers de leur circonférence et au moins toute la largeur du pneumatique, lorsque la voiture est sur le sol, sans pilote, à tout moment d'une épreuve. » (à partir du 1.1.83)

GROUPE A - ACCESSOIRES ADDITIONNELS - (Article 5.7.5)

Ajouter à la fin de cet article :

« 9) Il est permis de changer les articulations du système de commande de la boîte de vitesses. » (à partir du 1.1.83)

GROUPE A - ECLAIRAGE - SIGNALISATION (Article 5.8.5)

Ajouter après le 3ème paragraphe :

« Il sera permis de remplacer un phare rectangulaire par deux circulaires montés sur un support aux dimensions de l'orifice et l'obstruant complètement. » (à partir du 1.1.83)

4/ Modifications au Chapitre « Règlement Groupe C »

GROUPE C - FENETRES (Article 3.2)

Le cinquième paragraphe est changé comme suit :

« Les portes doivent comporter une fenêtre faite d'un matériau transparent qui puisse contenir un parallélogramme dont les côtés horizontaux mesureront au moins 40 cm. La hauteur mesurée sur la surface de la fenêtre perpendiculairement aux côtés horizontaux sera d'au moins 25 cm. Les angles peuvent être arrondis selon un rayon maximum de 5 cm. Les mesures seront prises à la corde. » (à partir du 1.1.84)

5/ Modifications au Chapitre « Formule Internationale no 2/no 3 »

FORMULE 2/3 - Article 3 :

Il a été décidé qu'à partir du 1.1.85, le fond plat serait imposé. Le règlement exact sera publié prochainement.

F 3 - INJECTION D'EAU (Article 275.5a.3)

Clarification : l'injection d'eau n'est autorisée que si elle s'effectue en amont de la bride d'étranglement du moteur, (à partir du 1.1.83)

5/ Modifications au Chapitre « Formule Internationale no 2/no 3 »

Le système d'injection d'eau (à l'exception de la pompe à eau) doit être installé en amont de la bride d'étranglement du moteur. (à partir du 1.1.83)

GROUPE A - COOLING OF THE ENGINE - (Article 5.1.13)

La troisième phrase est changée comme suit :

« Les dimensions et le matériau de la tuyauterie de refroidissement de l'eau doivent être tels que l'eau puisse être aspirée à une vitesse de 10 m/s. » (à partir du 1.1.83)

APPENDIX J

1/ Modifications to the Chapter «Classification and Definitions»

DEFINITION OF MAC PHERSON SUSPENSION : (for addition as Art. 251.2.4.3)

The term «Mac Pherson suspension» includes any system in which a telescopic strut, not necessarily providing the springing and/or damping action, but incorporating the stub axle, is anchored on the body or chassis through single attachment point at its top end, and is pivoted at its bottom and either on a transversal wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transversal link located longitudinally by an anti-roll bar, or by a tie rod.

2/ Modifications to the Chapter «Specific Regulations for Group N»

GROUP N - FUEL FEED . (Art. 6.1)

Add the following text :

«Carburettor(s) parts or fuel injection system parts regulating the quantity of fuel reaching the engine may be changed, provided that they have no influence on air admission.» (as from 1.1.83)

GROUP N - «LOCAL REINFORCEMENTS» : (Clarification of Bulletin no 165 page 14, Article 6-3)

«It will only be allowed to reinforce parts which are without any doubt in relation with the suspension anchorage. The reinforcement shall only be done by welding within 5 cm in relation with the perimeter defined by the original welding points.» (as from 1.1.83)

GROUP N - SUSPENSION (Article 6-3) (See Bulletin no 173)

Change the first sentence of the «Shock absorbers» paragraph into :

«SHOCK ABSORBERS» : free, provided that their number, their type, their working principle, their attachment points and the spring trim position remain unchanged.

Gas filled dampers, regarding their working principle, will be considered as hydraulic dampers.» (as from 1.1.83)

3/ Modifications to the Chapter «Specific Regulations for Group A»

AUTOMATIC FISA TRANSFERS INTO GROUP A .

It has been decided :

- to stop the FISA automatic transfers into Group A immediately

- to render those transfers already effected by the FISA into this Group null and void on 31.12.83 with the exception of those cars, the production of which was stopped before 31.12.81. For those cars still in production on this date, the manufacturers are requested to effect these transfers on the Group A forms provided for this purpose.

GROUP A - PISTONS - (Article 5.1.4) (English text only)

Change the word «segments» into «piston rings». (as from 1.1.83)

GROUP A - FUEL FEED (Article 5.1.8) :

Change the first sentence in :

«The original system, as specified on the homologation form (such as K- Jetronic) must be retained.»
Carburettor(s) parts of fuel injection system parts regulating the quantity of fuel reaching the engine may be changed, provided they have no influence on air admission.» (as from 1.1.83)

GROUP A - COOLING OF THE ENGINE - (Article 5.1.13)

The third sentence is changed as follows :

«Dimensions and material of the fan/turbine are free». (as from 1.1.83)

GROUP A - LUBRICATION (Article 5.1.14) (English text only)

Change the first line in

«LUBRICATION : radiator, oil/water exchanger lines, sump and filter are free.» (as from 1.1.83)

GROUP A - SHOCK ABSORBERS - (Article 5.3.6)

The «Shock absorbers» paragraph is changed as follows

«SHOCK ABSORBERS : make is free, but not the type, nor the number, nor the system of operation, nor the supports. If in order to change the damping element of a Mac Pherson suspension, or suspension working on an identical principle, it is necessary to replace the entire Mac Pherson strut, the replacement part must be mechanically equivalent to the original one, except for the damping element, and the spring cup.» (as from 1.1.83)

GROUP A - WHEELS AND TYRES (Article 5.4)

Clarification of the expression «Wheels... (must) be housed within the original bodywork.»

«They must be covered by the bodywork over at least one third of their circumference, and at least the whole width of the tyre, when the car is standing on the ground, without driver, at any time during the event.» (as from 1.1.83)

GROUP A - ADDITIONAL ACCESSORIES (Article 5.7.5)

Add at the end of this article

«9) It is permitted to change the joints of gear-box change system.» (as from 1.1.83)

GROUP A - (Art. 5.7.4.11) : (English text only)

This article is changed into :

«5.7.4.11) A rollcage may be fitted (see Art. 253-9) (as from 1.1.83)

GROUP A - (Article 5.7.4.12) : (English text only).

This article is changed into :

«5.7.4.12) The rear removable window shelf in two - volume cars may be removed.» (as from 1.1.83)

GROUP A - LIGHTING - INDICATING (Art. 5.8.5)

Add after the 6th paragraph :

«The replacement of a rectangular headlight by two circular ones fitted on a support corresponding to the dimensions of the aperture and sealing it completely is allowed.» (as from 1.1.83)

4/ Modifications to the Chapter «Group C Regulations»

GROUP C - WINDOWS : (Article 3.2)

The fifth paragraph of this article is changed as follows:

«The doors should have a window of transparent material into which a parallelogram should be able to be inscribed, the horizontal sides of which shall measure at least 40 cm. The height measured on the surface of the window perpendicularly to the horizontal sides, shall be at least 25 cm. The angles may be rounded in accordance with a maximum radius of 5 cm. The measurements shall be taken across the chord of the arc». (as from 1.1.84)

5/ Modifications to the Chapter «International Formula no 2/no 3»

FORMULA 2/3 - Article 3

It has been decided that as from 1.1.85, the flat bottom will be imposed. The exact regulation will be published soon.

F3 - WATER INJECTION . (Article 275.5.a.3)

Clarification : Water injection shall only be authorised if it is effected upstream of the air restrictor. (As from 1.1.83)

REGLEMENT D'HOMOLOGATION - DIMENSIONS INTERIEURES : (Bulletin 173, Article 2 c)

Pour le règlement 1984, les dimensions minimum sont les suivantes en Groupe A :

Cylindrée (cm³)

en cm

0 → 1300

	B	C	D	E	H
	libre	90	libre	90	180

1300 → 2000

	88	110	88	110	200
--	----	-----	----	-----	-----

+ 2000

	88	120	88	120	210
--	----	-----	----	-----	-----

Par ailleurs, les transferts constructeurs des anciennes voitures de Groupe 1 seront acceptés (jusqu'à la fin de 1983), sous réserve du respect du règlement d'homologations, quelles que soient leurs dimensions intérieures, mais pour les voitures déjà transférées par les constructeurs, ou qui le seraient en 1983, le Groupe de Travail Homologation n'acceptera d'extension que si les dimensions intérieures du véhicule de base sont en accord avec celles précédemment définies.

HOMOLOGATION REGULATIONS - INNER DIMENSIONS : (Bulletin 173, Article 2 c)

For 1984, the minimum dimensions are the following in Group A :

Cubic capacity (cm³)

in cm

0 → 1300

	B	C	D	E	H
	free	90	free	90	180

1300 → 2000

	88	110	88	110	200
--	----	-----	----	-----	-----

+ 2000

	88	120	88	120	210
--	----	-----	----	-----	-----

Moreover, manufacturers' transfers of cars of the former Group 1 shall be accepted until the end of 1983 (provided that the homologation regulations are respected) regardless of their inner dimensions, but for cars which have already been transferred by the manufacturers, or which shall be in 1983, the Working Group will only accept an extension if the inner dimensions of the basic vehicle correspond to those previously defined.

Liste des Transferts définitifs effectués par les Constructeurs

List of final transfers made by manufacturers

Valable à partir du 1.12.82/Valid as from 1.12.82

(F)

RENAULT

5091	R 18 TD	(2068 cc)	Transfert en Groupe A
5092	R 18 Turbo (1565 x 1.4 : 2191 cc)	1/1 VF	Transfert en Groupe A Freins.

(GB)

TALBOT

227	Sunbeam Lotus	(2174 cc) 1/1 VF 2/1 VO 3/2 VO 4/3 VO	Transfert en Groupe B Freins Suspension - Direction - Carter sec - Freins - Réservoirs Couple final. Arceau Arceau
-----	---------------	---	--

(J)

ISUZU

5088	Gemini ZZ Coupé	PF 60 E (1817 cc) 1/1 VO	Transfert en Groupe A Freins - Suspension - Direction
5089	Gemini ZZ Sedan	PF 60 E (1817 cc) 1/1 VO	Transfert en Groupe A Freins - suspension - Direction

Valable à partir du 1.1.83/Valid as from 1.1.83

(D)

BMW

5093	320 i	(1990 cc) 01/01 VO	Transfert en Groupe A Réservoir - Suspension - Freins
------	-------	-----------------------	--

Liste d'homologation valable à partir du 1.12.82

List of homologation valid as from 1.12.82

(F)

PEUGEOT

228	504 Pick-up	(1971 cc)	Homologation en Groupe B
-----	-------------	-----------	--------------------------

CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Nom de l'Epreuve	Observations
13 Mars	I	I ⁺	Vallelunga	Adjonction : FL8
30 Avril	I	I ⁺	Imola	Adjonction : ALF
8 Mai	I	I ⁺	Vallelunga	Adjonction : FL8
8 Mai	D	I ⁺	Kassel Calden (championnat d'Europe F3)	Annulé / Cancelled
15 Mai	I	I ⁺	Pergusa	Adjonction : FL8
15 Mai	I	I ⁺	Whitsunside races - Zandvoort (N, A, B, C, F/FS, F/F)	Nelle inscription/New entry
21/23 Mai	NL	I	Clubraces - Zandvoort	Nelle inscription/New entry
4 Juin	NL	I	Race Festival - Zandvoort	Nelle inscription/New entry
19 Juin	NL	I	Monza	Nouvelle appellation/New name : Trophy of the Dunes.
26 Juin	I	I ⁺	24 h de Nurburgring	Adjonction : FL8
9/10 Juillet	D	I	Misano	Nelle/new date : 28 Août
10 Juillet	I	I ⁺	Club races - Zandvoort	Adjonction : FL8
23 Juillet	NL	I	Misano	Annulé/Cancelled
24 Juillet	I	I ⁺	Club races - Zandvoort	Adjonction : FL8
31 Juillet	NL	I	Zandvoort Trophy	Nelle inscription/New entry
7 Août	NL	I	Mugello	Annulé/Cancelled
4 Septembre	I	I ⁺	Mid Ohio - Camel GT	Adjonction : FL8
3/4 Septembre	USA	I ⁺	Monza	Nelle/New date : 18/19 Juin
10 Septembre	I	I ⁺	Race Festival - Zandvoort	Adjonction : ALF, FL8
18 Septembre	NL	I	Imola	Nelle appellation/New name : Final races
25 Septembre	I	I ⁺	Bilstein Supersprint	Adjonction : FL8
23/25 Septembre	D	I ⁺	Mugello	Nelle inscription/New entry : ADAC Mittelrhein e.V.
23 Octobre	I	I ⁺	Championnat Europe Endurance	Sportabteilung Hohenzollernstr. 34 5400 Koblenz Tel. : 0261 - 12121
29 Octobre	ZA	I ⁺	Kyalami (Championnat du Monde Endurance)	Nelle inscription/New entry : A.I.M. Viale Amendola, 36 50121 FIRENZE Tél. 055/846351 - Telex : 571203

Nelle date/New date : 30 Juillet

RALLYES

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
8/9 Janvier	I	24 h de Sestrière	Nelle inscription/New entry
8 Janvier	S	Sjuharadsnatta	Annulé/Cancelled
11/13 Février	IRL	Galway Rally (Championnat d'Europe - Coef. 2)	Annulé/Cancelled
19/20 Février	F	Rallye du Roussillon	Annulé/Cancelled
24/25 Février	EAU	Dubai Masafi 4 Wheel Driver Rally	Nelle inscription/New entry
25 Février	EAU	Al Khaimeh Rally	Nelle inscription/New entry
26 Février	S	Nordmarksnatta	Annulé/Cancelled
12/13 Mars	F	Critérium de Touraine	Nelle/New date : 19/20 Mars
25/26 Mars	NL	BP SAS Rally	Nelle appellation/New name : Amsterdam BP Rally
8/9 Avril	F	Critérium Alpin Championnat d'Europe - Coef. 3	Organisateur/Organiser : ASAC de Nice 9 rue Massenet 06048 Nice cedex
6/7 Mai	NL	12 Uren van Hellendoorn	Nelle/New date : 13/14 Mai
7 Mai	D	Weser Egge Rallye	Organisateur/Organiser : Merlshheim 30, 3493 Nieheim Tel. : 05238/205
21/25 Mai	ZI	Total Challenge Rally Zimbabwé	Nelle inscription/New entry
28/29 Mai	I	Rallye di Roma	Nelle inscription/New entry
4/5 Juin	NL	Ele Rallye (N, A, B, T2, GT4)	Nelle inscription/New entry
18/19 Juin	I	Rallye del Turano	Nelle inscription/New entry ASSI Promo Competition Car 00182 Roma Via Tuscolana 4
18/19 Juin	AND	Rallye Valls d'Andorra	Nelle/New date : 10/11 Septembre
22/29 Juillet	RA	Rallye d'Argentine (Championnat du Monde des Rallyes)	Nelle/New date : 1/6 Aout
30 Juillet	D	Rallye Ahaus	Annulé/Cancelled
2/3 Septembre	D	Rallye Emstal	Nelle/New date : 19/20 Août
15/22 Septembre	TN	Rallye de Tunisie	Organisateur/Organiser : Transloisirs 168, boulevard de Charonne 75020 Paris
17/24 Septembre	D	Rallye Tour d'Europe	Organisateur/Organiser ADAC Niedersachsen e.V., Sportabteilung Hindenburgstr. 37, 3000 Hannover 1 Tel. : 0511/85 00 314 Telex : 92 30 174

RALLYES (suite)

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
28/30 Octobre	NL	Rothmans BAC Rally	Nelle/New date : 4/6 Mars
29 Octobre	IND	Himalayan Rally	Date exacte/Correct date : 23/29 Octobre
4 Décembre	S	Ullerudsdansen	Annulé/Cancelled

AGILURES HISTORIQUES

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
3 Octobre	E	(Cote d'Ivoire)	
11 Décembre	E	(Cote d'Ivoire)	
14 Août	B	(Cote d'Ivoire)	
10 Juillet	I	(Cote d'Ivoire)	
3 Juillet	I	(Cote d'Ivoire)	
14 Août	I	(Cote d'Ivoire)	
30 Août	E	(Cote d'Ivoire)	

COURSE DE COLE - OLE ROAD - DRAGSTER

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations

COURSE DE COTE — OFF ROAD — DRAGSTERS

Date	Pays	Nom de l'épreuve	Observations
20 Mars	E	Autocross Sils (Championnat d'Europe)	Errata in Bulletin n° 174/ Erreur dans le Bulletin n° 174 : Cette épreuve a lieu en Espagne/ This event takes place in Spain
14 Juin	I	Course de Côte Bolzano (Championnat d'Europe)	Nelle appellation/New name :
3 Juillet	I	Course de Côte Cosenza (Championnat d'Europe)	Course de Côte della Mendola
10 Juillet	I	Course de Côte Macerata (Championnat d'Europe)	Nelle appellation/New name :
14 Août	F	2 CV Cross - Ordiap	Coppa Sila
28 Août	NL	Rallycross Zandvoort	Nelle appellation/New name : Trophée Scarfiotti
2 Octobre	D	Course de Côte Oberjoch (Championnat d'Europe)	Annulé/Cancelled Nelle/New date : 6/7Août Confirmation de la date

VOITURES HISTORIQUES

7 Août	B	Zolder (Coupe FIA - Trophée FISA)	Nelle/new date . 14 Août
11 Septembre	E	Jarama (Coupe FIA - Trophée FISA)	Nelle/New date : 2 Octobre
2 Octobre	F	Dijon-Prenois (Trophée FISA)	Epreuve hors championnat/ Non championship event

KARTING

<i>Date</i>	<i>Pays</i>	<i>Nom de l'épreuve</i>	<i>Observations</i>
2 Janvier	NZ	Bay Park - E -	Nelle inscription/New entry
8 Janvier	NZ	Pukekohe - E -	Nelle inscription/New entry
16 Janvier	NZ	Manfield - E -	Nelle inscription/New entry
22/23 Janvier	ZA	Port Elizabeth - E - A -	Nelle inscription/New entry
2 Avril	D	Hannover	Annulé/Cancelled
8/10 Juillet	CDN	Trois-Rivières	Nelle inscription/New entry