

A partir du 1er janvier 1984 entrera en vigueur un passeport technique attaché aux voitures de Formule 2 participant aux épreuves du Championnat d'Europe de F2. Ce passeport sera semblable à celui utilisé en 1983 pour les voitures des Groupes C et C Junior. Un modèle du passeport technique des voitures de Formule 2 sera l'objet de la prochaine publication du bulletin mensuel de la FISA.

As from 1 January, 1984, a technical passport shall come into force which shall be attached to Formula 2 cars participating in the events of the F2 European Championship. This passport shall be similar to that used in 1983 for Group C and Junior Group C cars. A model of the Formula 2 technical passport will be published in the next monthly edition of the FISA Bulletin.

SOMMAIRE

INFORMATIONS SPORTIVES : Endurance, F2, F3, Tourisme, Montagne (page 1)

INFORMATIONS OFF-ROAD - INFORMATIONS RALLYES (page 2)

ANNEXE J (pages 3 à 6)

MODALITE D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION (Groupes A et B) . . (pages 11 à 23)

INFORMATIONS VOITURES ANCIENNES (pages 37 à 44)

MODIFICATIONS CALENDRIER 1983 (Fin du bulletin)

KARTING (Fin du Bulletin)

Outre les groupes admis en 1983, seront admises à participer dans la catégorie B les voitures des Groupes C et C Junior dont le poids minimum est fixé à 700 kg et dont le cylindre est limité à 3000 cm³ ou 2143 cm³ pour les moteurs suralimentés. La FISA rappelle que les voitures de Groupes A, voitures de course bi-place Art. 270/272, 270a/272a Sports Annexe J 81, sont admises au Championnat d'Europe de la Montagne jusqu'au 31 décembre 1983.

Apart from those Groups admitted in 1983, Group C and Junior Group C cars of which the minimum weight shall be set at 700 kg and of which the maximum cubic capacity shall be 3000 cm³ or 2143 cm³ for super-charged engines, shall be authorized to participate in Category B. The FISA wishes to remind you that Group B cars (Racing Cars/Sports Cars - 1981 Appendix J) shall be admitted in the European Mountain Championship until 31 December 1983.

CHAMPIONNAT DU MONDE ET D'EUROPE D'ENDURANCE

WORLD AND EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIPS

1) Ravitaillement :

1) Refueling :

a) A partir du 1er janvier 1984, l'Article 16 du règlement standard des Championnats du Monde et d'Europe d'Endurance est complété comme suit :

a) As from 1 January, 1984, Article 16 of the Standard Regulations of the World and European Championships shall be supplemented as follows :

b) L'excédent de carburant contenu dans le bidon de déchargement devra être versé dans les réservoirs de la voiture à chaque ravitaillement suivant. Le bilan de déchargement sera plombé par l'organisateur après chaque ravitaillement et sera sous la surveillance d'un commissaire de stand.

b) The excess of fuel contained in the venting catch tank must be poured into the tank(s) of the car at the next refueling stop. The venting catch tank shall be sealed by the organizer after each refueling stop and shall be placed under the supervision of a pit marshal.

b) La FISA a admis le principe d'un compteur plombé homologué par la FISA monté sur le système de ravitaillement situé dans le stand, pour chaque voiture. A partir du 1er Janvier 1984, le compteur sera sous la responsabilité de chaque concurrent. Le détail de la réglementation technique sera publié dans le prochain Bulletin mensuel de la FISA.

b) The FISA has accepted the principle of a sealed counter, homologated by the FISA, and fitted to the refueling system placed in the pit, for each car, as from 1 January, 1984. The counter shall be the responsibility of each competitor. The details of the Technical Regulations will be published in the next monthly edition of the FISA Bulletin.

CONTENTS

SPORTING INFORMATION : Endurance, F2, F3, Touring, Hill Climb (page 1)

OFF-ROAD INFORMATION - RALLY INFORMATION (page 2)

APPENDIX J (pages 7 to 10)

CONDITIONS FOR THE HOMOLOGATIONS OF PRODUCTION CARS (Groups A and B) (pages 24 to 36)

HISTORICAL CARS INFORMATION (pages 41 à 44)

CHANGES TO 1983 INTERNATIONAL CALENDAR (End of Bulletin)

KARTING (End of Bulletin)

INFORMATIONS SPORTIVES

F2 :

A partir du 1er janvier 1984 entrera en vigueur un passeport technique attaché aux voitures de Formule 2 prenant part aux épreuves du Championnat d'Europe de F2. Ce passeport sera semblable à celui utilisé en 1983 pour les voitures des Groupes C et C Junior.

Un modèle du passeport technique des voitures de Formule 2 fera l'objet de la prochaine publication du bulletin mensuel de la FISA.

F3 - TOURISME :

A partir du 1er Janvier 1985, entreront en vigueur un passeport technique affecté aux voitures de Formule 3 prenant part aux épreuves du Championnat d'Europe de Formule 3 ainsi qu'un passeport technique pour les voitures du Groupe A participant au Championnat d'Europe des voitures de Tourisme.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1984

Groupes de voitures admises : Article 5

Outre les groupes admis en 1983, seront admises à participer dans la catégorie B les voitures des Groupes C et C Junior dont le poids minimum est fixé à 700 kg et dont la cylindrée est limitée à 3000 cm³ ou 2143 cm³ pour les moteurs suralimentés.

La FISA rappelle que les voitures du Groupe 6, voitures de course bi-place Art. 270/272, 270a/272a Sport Annexe J 81, sont admises au Championnat d'Europe de la Montagne jusqu'au 31 décembre 1986.

CHAMPIONNAT DU MONDE ET D'EUROPE D'ENDURANCE

1) Ravitaillements :

a) A partir du 1er janvier 1984, l'Article 16 du règlement standard des Championnats du Monde et d'Europe d'Endurance est complété comme suit :

f) l'excédent de carburant contenu dans le bidon de dégazage devra être versé dans le/les réservoir(s) de la voiture à chaque ravitaillement suivant.

Le bidon de dégazage sera plombé par l'organisateur après chaque ravitaillement et sera sous la surveillance d'un commissaire de stand.

b) La FISA a admis le principe d'un compteur plombé homologué par la FISA monté sur le système de ravitaillement situé dans le stand, pour chaque voiture à partir du 1er Janvier 1984, le compteur sera sous la responsabilité de chaque concurrent. Le détail de la réglementation technique sera publié dans le prochain bulletin mensuel de la FISA.

SPORTING INFORMATION

F 2 :

As from 1 January, 1984, a technical passport shall come into force which shall be attached to Formula 2 cars participating in the events of the F2 European Championship. This passport shall be similar to that used in 1983 for Group C and Junior Group C cars. A model of the Formula 2 technical passport will be published in the next monthly edition of the FISA Bulletin.

F3 - Touring cars :

As from 1 January, 1985, a technical passport shall come into force which shall be allocated to Formula 3 cars participating in the events of the Formula 3 European Championship. A technical passport shall also come into force for Group A cars participating in the European Touring Cars Championship.

1984 EUROPEAN HILLCLIMB CHAMPIONSHIP

Groups of eligible cars : Article 5

Apart from those Groups admitted in 1983, Group C and Junior Group C cars of which the minimum weight shall be set at 700 kg and of which the maximum cubic capacity shall be 3000 cm³ or 2143 cm³ for supercharged engines, shall be authorised to participate in Category B.

The FISA wishes to remind you that Group 6 cars (Racing Cars/Sports Cars - 1981 Appendix J) shall be admitted in the European Hillclimb Championship until 31 December, 1986.

WORLD AND EUROPEAN ENDURANCE CHAMPIONSHIPS

1) Refuelling

a) As from 1 January, 1981, Article 16 of the Standard Regulations of the World and European Championships shall be supplemented as follows :

f) The excess of fuel contained in the venting catch tank must be poured into the tank(s) of the car at the next refuelling stop. The venting catch tank shall be sealed by the organiser after each refuelling stop and shall be placed under the supervision of a pit marshal.

b) The FISA has accepted the principle of a sealed counter, homologated by the FISA and fitted to the refuelling system situated in the pit, for each car, as from 1 January, 1984. The counter shall be the responsibility of each competitor. The details of the Technical Regulations will be published in the next monthly edition of the FISA Bulletin.

INFORMATIONS OFF-ROAD

Corrections au Règlement Technique de Rally-Cross
publié au Bulletin n° 181 (sept. 1983)

Il faut lire :

ART. 4.1.)

Les prescriptions suivantes s'appliquent uniquement à toutes les voitures de la Division 1 et aux voitures de la Division 2 qui sont homologuées en Groupe B ou qui sont des voitures HOMOLOGUEES à 4 roues motrices, en plus des... etc...

ART. 4.2. h)

Intérieur : la mesure de l'empiètement dans l'habitacle des éléments installés à travers une cloison (maximum 20 cm), sera prise par rapport à l'arrêt supérieur de la cloison.

ART. 4.2. m)

Le radiateur d'eau : le montage de ventilateurs de refroidissement supplémentaires est autorisé.

CHAMPIONNAT D'EUROPE POUR PILOTES D'AUTOCROSS 1984

En 1984, ce Championnat sera organisé pour les voitures des divisions 2 et 3 uniquement : aucun titre ne sera accordé pour la division 1.

OFF-ROAD INFORMATION

Correction to the Rallycross Technical Regulations
published in Bulletin n° 181 (sept. 1983)

Pages 21 and 22 appear in inverse order and must be read 22-21.

Should read :

ART. 4.1.)

The following prescriptions apply to all Div. 1 cars and for those in Div. 2 that are homologated in Group B or are HOMOLOGATED 4-wheel drive cars, in addition to... etc...

ART. 4.1.1. d)

Windscreens : for "64 m²" read "64 cm²".

ART. 4.2. h)

Interior : the measurement of components protruding into the cockpit through the bulkhead (maximum 20 cm) shall be made relative to the top edge of the bulkhead.

ART. 4.2. m)

Coolant radiator : it is permitted to fit extra cooling fans.

1984 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR AUTOCROSS DRIVERS

In 1984 this Championship will be organised for cars of divisions 2 and 3 only ; no title will be accorded for division 1.

INFORMATIONS RALLYES/RALLY INFORMATION

Liste des Pilotes de 2ème priorité 1983/

Liste des Pilotes de 2ème priorité 1983/1983 2nd seeded Rally drivers list

COTE D'IVOIRE : Enlever S. AFFEF/IVORY COST : delete : S. ASSEF

NORVEGE : Remplacer R.J. ANDERSEN par John HAUGLAND/
NORWAY : Replace R.J. ANDERSEN by John HAUGLAND.

PORTUGAL : Enlever J.P. BORGES/Delete : J.P. BORGES

ARGENTINE : Ajouter Alejandro MORONI/ARGENTINA : Add Alejandro MORONI

YUGOSLAVIE : Enlever P. KOMNENOVIC/YOUGOSLAVIA : Delete P. KOMNENOVIC

CHYPRE : Enlever : K. KYPRIANOY/CYPRUS : Delete : K. KYPRIANOY

GRANDE-BRETAGNE : Remplacer M. PATRICK-S. EVERETT par Darryl WEIDNER-Miss Louise AITKEN
GREAT-BRITAIN : Replace M. PATRICK-S. EVERETT by Darryl WEIDNER-Miss Louise AITKEN.

1) Modifications au chapitre « Classification et Définitions »

CAPOT MOTEUR (Article 2.5.6)

Un article 2.5.6 est ajouté :

«Capot-moteur : partie extérieure de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès au moteur.»

2) Modification au chapitre « Prescriptions Générales »

POIDS MINIMUM (Article 2.2)

La dernière phrase de cet article est changée comme suit :

«Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de freinage, de chauffage s'il y a lieu) doivent être au niveau normal prévu par le constructeur, à l'exception des réservoirs de lave-glace, de système de refroidissement des freins, de carburant et d'injection d'eau qui seront vides».

(à partir du 1.1.85)

3) Modification au chapitre « Equipement de Sécurité »

LISTE DES CONSTRUCTEURS AGREES (Article 15.3)

Ajouter :

Allemagne Fédérale

Uniroyal Englebert GmbH
Westerbachstr. 122
6230 Frankfurt/Main 80

4) Modifications au chapitre « Réglementation spécifique au Groupe A »

ALIMENTATION (Article 5.1.8)

Ajouter à la fin du 3^e paragraphe :

«Les dispositifs de canalisation d'air situés en amont du filtre à air sont libres dans le compartiment moteur.»

(à partir du 1.1.84)

BOITE DE VITESSES (Article 5.2.2)

Ajouter à la fin de cet article .

«Il est autorisé de changer les pignons de la boîte de vitesses supplémentaire de la fiche d'homologation, à condition de respecter les indications de cette fiche.»

(à partir du 1.1.84)

COUPLE FINAL ET DIFFERENTIEL (Article 5.2.3)

La dernière phrase est changée comme suit :

«Cependant, un dispositif additionnel de lubrification et de refroidissement d'huile est autorisé (pompe de circulation, radiateur et prises d'air situées sous la voiture, dans les mêmes conditions que pour l'article 5.1.14».

(à partir du 1.1.84)

ROUES ET PNEUMATIQUES (Article 5.4)

La première phrase est changée comme suit :

«Les roues complètes (roue complète = flasque + jante + pneu) sont libres à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie d'origine, c'est-à-dire que la partie supérieure de la roue (flanc de la jante et du pneu), située verticalement au-dessus du centre du moyeu, doit être couverte par la carrosserie lorsque la mesure est effectuée verticalement».

(à partir du 1.1.84)

CARROSSERIE - CHASSIS (Article 5.7.3.9)

Changer cet article comme suit :

«Des fixations supplémentaires de sécurité pour le pare-brise et les vitres latérales peuvent être montées, à condition de ne pas améliorer les qualités aérodynamiques de la voiture».

(à partir du 1.1.84)

5) Modifications aux chapitres «Règlement Groupe C» et «Règlement Groupe C Junior»

CARBURANT (Article 3.13)

Changer la première phrase de cet article comme suit :

«Pour les moteurs à essence, le seul carburant autorisé est l'essence possédant les caractéristiques suivantes : ».

(à partir du 1.1.84)

CARBURANT (Article 3.13)

Ajouter à la fin de cet article :

«Pour les moteurs Diesel, le carburant devra répondre aux spécifications suivantes :

- | | |
|--|------------|
| - contenu hydrocarbure, % en poids | min. 99.0 |
| - densité, kg/l | max. 0.860 |
| - indice de cétane (ASTM D 613) ou | |
| - indice de cétane calculé (ASTM D 976/80) | max. 60 ». |

(à partir du 1.1.84)

ACCOUPLEUR STANDARDISE (Article 4.10)

La première phrase est changée comme suit :

«Dans tous les cas, le tuyau de remplissage devra être muni d'un accoupleur étanche s'adaptant sur l'orifice standardisé monté sur la voiture».

(à partir du 1.1.84)

6) Modification au chapitre « Formule Internationale No 2/No 3, Formule Mondiale »

CARROSSERIE ET DIMENSIONS (Article 3.8)

Pour la Formule 2 uniquement, entre le 1.1.84 et le 31.12.84, l'article 3.8 est changé comme suit :

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

Toute voiture doit comporter dans sa partie inférieure, en arrière du plan vertical tangent à l'arrière des roues complètes avant et en avant du plan vertical tangent à la cloison la plus en arrière du châssis, une surface plane (avec une tolérance de +/- 5 mm), uniforme, solide, dure, rigide, impénétrable en toutes circonstances avec une largeur minimale de 20 cm (mesures selon l'axe transversal de la voiture).

Toute la surface de cette plaque fera partie de l'ensemble châssis/carrosserie, doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal, ne comportera aucun degré de liberté et aucune possibilité de réglage par rapport à celui-ci.

Aucune partie ayant une influence aérodynamique et aucune partie de la carrosserie ne pourront en aucune circonstance, se situer en-dessous du plan géométrique engendré par la surface plane, et devront se trouver à au moins 4 cm au-dessus du sol. La voiture se trouvant stationnaire et en état normal de course, conducteur à bord.

Cette mesure sera effectuée sans qu'il soit tenu compte de têtes de boulons, de rivets, etc ... La carrosserie ou les pontons latéraux flexibles, mobiles ou montés sur charnières sont interdits.

Tout dispositif ou construction conçu et monté avec l'intention première de réduire ou de combler l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances».

CARROSSERIE ET DIMENSIONS (Article 3.8)

A partir du 1.1.85, pour les Formules 2/3 et la Formule Mondiale, l'article 3.8 est changé comme suit :

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

Entre l'arête arrière de chaque roue complète avant et l'arête avant de chaque roue complète arrière, toutes les parties entièrement suspendues directement visibles sous la voiture devront s'inclure dans un plan ayant une tolérance de +/- 5 mm. Toutes ces parties doivent engendrer une surface uniforme, solide, dure, rigide (aucun degré de liberté par rapport à l'unité châssis/carrosserie), et impénétrable, en toutes circonstances. La périphérie de la surface engendrée par ces parties pourra être arrondie vers le haut avec un rayon maximum de 5 cm.

- Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur le comportement de la voiture :
- doit respecter les règles relatives à la carrosserie ;
 - doit être fixée rigidement sur la partie entièrement suspendue de la voiture ;
 - ne doit pas être mobile par rapport à celle-ci.

Tout dispositif ou construction conçu de façon à combler l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.

Aucune partie ayant une influence aérodynamique et aucune partie de la carrosserie ne pourront en aucune circonstance se situer en-dessous du plan géométrique engendré par la surface plane prévue par cet article».

b) Modification au chapitre «Formules Internationales No 2/No 3, Formule Mondiale»

CARROSSERIE ET DIMENSIONS (Article 3.8)

Pour la Formule 2 uniquement, les articles 1.1.84 et le 3.1.12.84, l'article 3.8 est changé comme suit :

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

Toute voiture doit comporter dans la partie inférieure, en arrière du plan vertical tangent à l'arrière des roues complètes avant et en avant du plan vertical tangent à la cloison la plus en arrière du châssis, une surface plane (avec une tolérance de ± 5 mm), unitorse, solide, dure, rigide, impénétrable en toutes circonstances avec une largeur minimale de 20 cm (mesurée selon l'axe transversal de la voiture).

Toute la surface de cette partie de l'ensemble châssis/carrosserie, doit être synthétique par rapport à l'axe longitudinal, ne comporter aucun degré de liberté et aucune possibilité de réglage par rapport à celui-ci.

Aucune partie ayant une influence aérodynamique et aucune partie de la carrosserie ne pourront en aucune circonstance se situer en-dessous du plan géométrique engendré par la surface plane, et devront se trouver à au moins 4 cm au-dessus du sol. La voiture se trouvant stationnaire et en état normal de course, conducteur à bord.

Cette mesure sera effectuée sans qu'il soit tenu compte de têtes de boulons, de livrets, etc... La carrosserie ou les contours latéraux flexibles, mobiles ou montés sur charnières sont interdits.

Tout dispositif ou construction conçu et monté avec l'intention première de réduire ou de combler l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.

Les autres articles ne changent pas.

CARROSSERIE ET DIMENSIONS (Article 3.8) et l'article 3.8 est changé comme suit :

A partir du 1.1.80, pour les Formules 2/3 et la Formule Mondiale, l'article 3.8 est changé comme suit :

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

Entre l'arrière de chaque roue complète avant et l'arrière de chaque roue complète arrière, toutes les parties entièrement suspendues doivent se trouver sous la voiture devant s'inscrire dans un plan ayant une tolérance de ± 5 mm. Toutes ces parties doivent engendrer une surface unitorse, solide, dure, rigide, impénétrable en toutes circonstances (avec une tolérance de ± 5 mm), unitorse, solide, dure, rigide, impénétrable en toutes circonstances. La partie de la surface engendrée par ces parties pour être tracée vers le haut avec un rayon maximum de 2 cm.

Les autres articles ne changent pas.

APPENDIX J

1) Modification to the Chapter «Classification and Definitions»

BONNET (Article 2.5.6)

An article 2.5.6 had been added :

«Bonnet : outer part of the bodywork which opens to give access to the engine».

2) Modification to the Chapter «General Prescriptions»

MINIMUM WEIGHT (Article 2.2)

The final sentence of this article has been changed as follows :

«All the liquid tanks (lubrication, cooling, braking, heating, where applicable) must be at the normal level foreseen by the manufacturer, with the exception of the windscreen wiper, brake, cooling system, fuel and water injection tanks, which shall be empty».

(as from 1.1.85)

3) Modification to the Chapter «Safety Equipment»

LIST OF APPROVED MANUFACTURERS (Article 15.3)

Add :

Federal Republic of Germany

Uniroyal Englebert GmbH
Westerbachstr. 122
6230 Frankfurt/Main 80

4) Modifications to the Chapter «Specific Regulations for Group A»

FUEL FEED (Article 5.1.8)

Add to the end of the third paragraph :

«The air ducting devices situated in front of the air filter are free in the engine compartment».

(as from 1.1.84)

GEAR BOX (Article 5.2.2)

Add to the end of this article :

«The pinions of the additional gear box on the homologation form may be changed, provided that they respect the information given on this form».

(as from 1.1.84)

FINAL DRIVE AND DIFFERENTIAL (Article 5.2.3)

The final sentence of this article has been changed as follows :

«However, an additional lubricating and air-cooling device is allowed (circulation pump, radiator and air intakes situated under the car) under the same conditions as for Article 5.1.14».

(as from 1.1.84)

WHEELS AND TYRES (Article 5.4)

The first sentence has been changed as follows :

«Complete wheels (complete wheel = flange + rim + tyre) are free provided that they can be housed within the original bodywork, this means the upper part of the wheel (rim flange and tyre flank), located vertically over the wheel hub centre, must be covered by the bodywork, when measured vertically».

(as from 1.1.84)

BODYWORK - CHASSIS (Article 5.7.3.9)

Change this article as follows :

« 5.7.3.9) Additional safety fastenings for the windscreen and the side windows may be fitted provided that they do not improve the aerodynamic qualities of the car».

(as from 1.1.84)

5) Modification to the Chapters «Group C Regulations» and «Junior Group C Regulations»

FUEL (Article 3.13)

Change the first sentence of this article as follows :

«For petrol engines, the only fuel authorised is petrol with the following characteristics : »
(as from 1.1.84)

FUEL (Article 3.13)

Add to the end of this article :

«For Diesel engines, the fuel must correspond to the following specifications :

- Hydro-carbon content, % w 99.0 min
- Density, kg/l 0.860 max
- Cetane no (ASTM D613) or
- Calculated Cetane index (ASTM D976/80) 60 max ».

(as from 1.1.84)

STANDARDIZED COUPLING (Article 4.10)

The first sentence has been changed as follows :

«In all cases, the refuelling hose must be provided with a leak-proof coupling to fit the standardized filler mounted on the car».

(as from 1.1.84)

6) Modification to the Chapter «International Formula No.2/no.3, Formula Mondial»

BODYWORK AND DIMENSIONS (Article 3.8)

For Formula 2 only, between 1.1.84 and 31.12.84, Article 3.8 has been changed as follows :

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

On the bottom of the car, rearward of the vertical plane tangent to the rear of the front complete wheels, and fore of the vertical plane tangent to the rearmost bulkhead of the chassis, a flat (within a tolerance of +/- 5 mm), uniform, solid, hard, rigid, impervious surface, under all circumstances, must be provided, with a minimum width of 20 cm (measured along the transverse axis of the car).

The entire surface of this plate, which must be part of the chassis-body unit, must be symmetrical about the longitudinal axis, must not have any degree of freedom, nor any provision for adjustment in relation to this unit.

Any part having an aerodynamic influence and any part of the coachwork may not, under any circumstances, be located below the geometrical plane generated by the plane surface and must be at least 4 cm above the ground, the car being stationary, in normal racing trim with the driver on board.

This measurement will be taken without regard to bolt heads, rivets, etc ... flexible, movable, or hinged side-pots or coachwork are prohibited.

Any device or construction that is designed and fitted with the primary intention of reducing or bridging the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances».

BODYWORK AND DIMENSIONS (Article 3.8)

As from 1.1.85, for Formula 2 and Formula 3 and Formula Mondial, Article 3.8 has been changed as follows :

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

Between the rear edge of the complete front wheels and the front edge of the complete rear wheels, all sprung parts of the car visible from directly beneath the car must lie on one plane within a tolerance of + 5 mm. All these parts must produce a uniform, solid, hard, rigid (no degree of freedom in relation to the body/chassis unit), impervious surface, under all circumstances. The periphery of the surface formed by these parts may be curved upwards with a maximum radius of 5 cm.

Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance :

- must comply with the rules relating to coachwork ;
- must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom) ;
- must remain immobile in relation to the sprung part of the car.

Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.

No part having an aerodynamic influence and no part of the coachwork may under any circumstances be located below the geometrical plane generated by the plane surface provided for by this article.»

MODALITES D'HOMOLOGATION DES VOITURES DE PRODUCTION (Groupes A et B)

REGLEMENT POUR CONSTRUCTEURS 1984

ARTICLE 1 : PRESENTATION DES DEMANDES

a) HOMOLOGATION

C'est la constatation officielle faite par la FIA/FISA qu'un modèle (voir b) de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans l'un des Groupes A ou B du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA/FISA par l'ASN dans le pays duquel se trouve une usine de montage de véhicule de la marque considérée et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation. (voir ci-après). L'homologation ne sera accordée que pour des modèles encore en construction au 1er Janvier de l'année précédente celle de validité du présent règlement, ou dont la construction a été commencée après cette date. Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 5 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle (voir article 10).

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

b) MODELE DE VOITURE

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

c) CONDITIONS IMPOSEES AUX ASN

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

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

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

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

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

d) EXAMEN DES DEMANDES D'HOMOLOGATION

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

Ce calendrier comportera :

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

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

Ces exemplaires devront être expédiés aux destinataires suivants :

- 4 exemplaires : Secretariat de la FISA
(avec photos originales) 8 place de la Concorde
75008 PARIS
France
- 1 exemplaire : M. P. SCHMITZ
(avec photos originales) BPICA
4 rue de Berri
75008 PARIS
France

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

- 1 exemplaire : M. B. BRUNETTI
C.B.A.
Rua Alvaro Alvim 31/s1
ZCO6 - 20000 RIO DE JANEIRO
Brésil
- 1 exemplaire : M. J. TIMANUS
SCCA
6750 South Emporia Street
Englewood
Colorado 80112
U.S.A.
- 1 exemplaire : M. P. HERAT
FFSA
136 rue de Longchamps
75116 PARIS
France
- 1 exemplaire : M. R.N. EASON-GIBSON
RAC
31 Belgrave Square
LONDON SW1X 8QH
Grande Bretagne
- 1 exemplaire : M. M. VIDAL
FEA
Santissima Trinidad 30
MADRID 3
Espagne
- 1 exemplaire : M. L. CANESCHI
CSAI
9, via Pola
20124 MILANO
Italie
- 1 exemplaire : M. E. MORR
ONS

Waidmannstr. 47
6000 FRANKFURT/MAIN 70
République Fédérale d'Allemagne

- 1 exemplaire : M. K. SUZUKI
JAF
3-5-8 Shibakoen
Minato-ku
TOKYO
Japon

- 1 exemplaire : M. R. SIERRA
ACA
Avenida del Libertador 1850
BUENOS AIRES
Argentine

- 1 exemplaire : M. A. KLOPITCHEV
FSA
BP 395
MOSCOU D 362
URSS

Chaque demande devra être reçue par le Secrétariat de la FISA et les différents membres du Groupe de Travail Homologation au plus tard aux dates mentionnées à l'Article 11. Tout retard entraînera le report de la demande à la réunion suivante.

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

e) VALIDATION DES HOMOLOGATIONS

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

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

L'homologation des demandes approuvées sous réserve ne sera prononcée que le premier du mois suivant la réception et l'acceptation par le Secrétariat de la FISA des renseignements supplémentaires que le Groupe aura jugé nécessaire de demander. Les photos manquantes, ou à changer, pourront être expédiées séparément (en 4 exemplaires), mais les autres renseignements devront parvenir au Secrétariat sous forme de pages corrigées de la fiche d'homologation (en 4 exemplaires).

Si ces renseignements n'arrivent pas au Secrétariat de la FISA avant la réunion suivante du Groupe Homologation, une nouvelle demande devra être formulée, en accord avec le présent règlement.

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

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

ARTICLE 2 : CRITERES D'HOMOLOGATION

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

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

La production minimale est de :

- Groupe A : 5.000
- Groupe B : 200

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

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

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

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

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

Les conditions sont les suivantes :

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

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

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

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

4. Le droit d'homologation dû sera triple .

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

- Transport à partir du domicile de la (des) personne(s) chargée(s) de l'inspection (aller-retour). Ceci comprend : billet d'avion aller et retour-classe touriste, billet de chemin de fer 1ère classe, taxis, voiture, etc...
- Frais d'hébergement, de subsistance et frais annexes nécessités par l'inspection.
- Indemnité fixe journalière selon barème en vigueur.

c) DIMENSIONS INTERIEURES MINIMALES ET NOMBRE MAXIMUM DE PLACES

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

Selon le groupe dans lequel on désire homologuer un modèle, les voitures devront comporter au moins quatre places (Groupe A), ou au moins deux places (Groupe B).

Le nombre minimum de places est indiqué ci-après pour chacun des groupes, et les dimensions minimales intérieures sont données ci-dessous pour les deux cas.

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

Les dimensions à vérifier sont :

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

C. Largeur aux sièges AV.

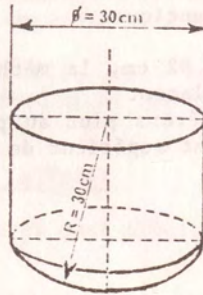
D. Hauteur sur sièges AR (mesurée dans les mêmes conditions que B).

E. Largeur des sièges AR.

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

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

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



Weight/tare = 60 kgs ± 200 grms.
Dessin drawing No 1

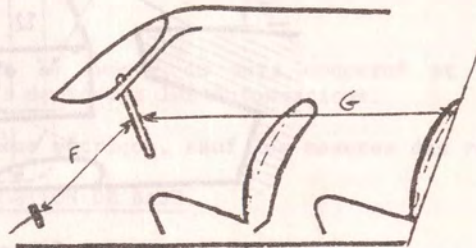
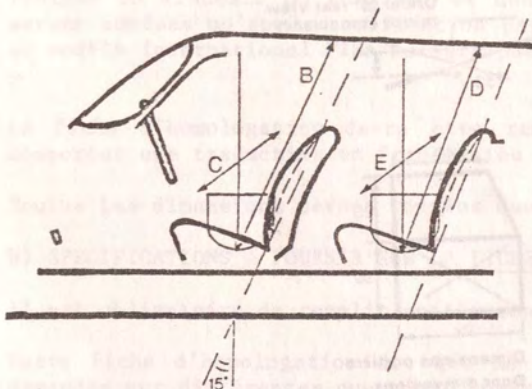
Si les sièges sont séparés, la mesure est faite au milieu de chacun des sièges.

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

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

Les cotes minimales sont les suivantes :

cylindrée (cm ³)		en cm				
		B	C	D	E	H
- de 0 à 1300	(avec H = F + G)	libre	90	libre	90	180
- de 1300 à 2000	(avec H = F + G)	88	110	88	110	200
- plus de 2000	(avec H = F + G)	93	120	93	120	210



Figures 2 et 3

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

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

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

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

d) VISIBILITE AVANT, ARRIERE ET LATERALE

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

ARTICLE 3 : VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

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

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

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

ARTICLE 4 : FICHES D'HOMOLOGATION

a) FICHE D'HOMOLOGATION DU MODELE INTERNATIONAL

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

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

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

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

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

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

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

c) TOLERANCES DE FABRICATION

Les tolérances prévues par la FISA sont précisées sur les fiches vierges d'homologation. Au cas où elles dépasseraient ces limites, une explication pouvant comprendre des dessins devra être fournie.

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

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

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

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

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

ARTICLE 7 : EXTENSION D'HOMOLOGATION

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

a) EVOLUTION DU TYPE (ET)

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

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

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

103 dans les limites de la classe de cylindrée.

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

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

204 même remarque (Groupe B seulement).

209 selon le changement de 202.

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

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

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

313

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

315 même remarque.

- 316 même remarque.
- 318 b) c) d) e)
- 319 a) c) d) e) f) h)
- 320 b)
- 323 même si en remplacement d'un système par injection.
- 324 même si en remplacement d'un système par carburateurs.
- 326
- 327 a) b) d) e) f) g)
- 328 a) b) e) f) g) h)
- 330 a)
- 333 (Groupe B seulement)
- 401 sauf en ce qui concerne b) le réservoir ne doit pas être dans l'habitacle.
- 501
- 602
- 603 b) c) d) e) f)
- 604
- 605
- 606
- 702 on peut changer un ressort hélicoïdal par un des deux autres types.
- 703 on peut changer un ressort a lames par un des deux autres types
- 704 on peut changer une barre de torsion par un ressort des deux autres types.
- 707 b) c)
- 801
- 803
- 804
- 901
- 902 c) d) e) h) (Groupe B seulement)
- 902 f) le matériau de tous les éléments ajoutés à l'extérieur de la carrosserie d'origine est libre pour l'homologation en évolution (Groupes A et B). Le matériau d'origine en dessous des éléments ajoutés doit être conservé, à l'exception des extensions d'ailes où du matériau pourra être enlevé afin de donner une liberté de mouvement à la roue complète.
Si le matériau est le même que celui d'origine, une nouvelle aile complète est permise (Groupe B seulement).
- 902 h) i) k) (Groupe B seulement)
- 902 l) m)

Dessins I - II - III - IV page 14.

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

Photos A, B : dans le respect de la ligne générale de la carrosserie (c'est-à-dire de la

forme des éléments suivants : portières, pavillon y compris les montants, parties vitrées). En outre le Groupe se réserve la possibilité de juger des demandes (spoilers en particulier).

Photo F : les orifices d'admission situés sur le côté peuvent être placés à la périphérie du carter (moteurs rotatifs).

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

Photo X

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

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

En ce qui concerne les voitures transférées du Groupe 1, elles devront satisfaire aux dimensions intérieures du présent règlement pour qu'une évolution soit acceptée.

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

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

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

Pour toute demande, le constructeur devra préciser les anciennes caractéristiques des voitures qui ont été remplacées par les nouvelles.

Pour le Groupe B uniquement : deux évolutions sur une même fiche d'homologation devront être séparées par un intervalle de temps d'au moins 12 mois, ou par la production minimale de 200 voitures.

b) VARIANTES

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

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

Deux types de variantes sont à distinguer :

1. Variante de fourniture (VF)

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

2. Variante-Option (VO)

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

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

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

- systèmes de graissage moteur par carter sec (Groupe B seulement).
- régulateurs extérieurs de pression d'huile.
- volants moteur pour boîtes de vitesses automatiques.
- réservoirs à carburant (sauf FT3).
- arbres et demi-arbres de transmission, ainsi que leurs joints.
- une boîte de vitesses automatique.
- une série de rapports de boîte de vitesses (avec ou sans synchronisation). Le nombre de rapports est libre.
- deux rapports de couple final (si le rapport de la boîte de transfert est inchangé), ou deux rapports de boîte de transfert (si le rapport de couple final est inchangé).
- éléments de suspension et essieux (renforcés ou non) à condition qu'ils soient entièrement interchangeables avec ceux d'origine, que l'emplacement des points d'ancrage de la suspension aux porte-moyeux et à la coque reste inchangé.
Les stabilisateurs peuvent également être homologués dans ces conditions, même si le modèle considéré en est dépourvu d'origine.
- dispositifs de verrouillage central des roues.
- systèmes de freinage complets ou partiels, à l'exception des systèmes anti-blocage (en particulier des freins à disque peuvent ainsi être homologués à la place de freins à tambour), emplacements des freins, étriers de freins, répartiteurs de freinage (éventuellement dans l'habitacle). Des photos devront être fournies.
Il est nécessaire d'indiquer sur la fiche les numéros des pièces modifiées.
- rapports de direction, à condition que les pièces soient commercialisées. (Préciser les numéros des pièces).
- servo-directions
- biellettes de direction.
- amortisseur de direction.
- colonnes de direction.
- toit ouvrant.
- arceaux de sécurité.

c) ERRATUM (ER)

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

Un erratum annule et remplace ce renseignement.

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

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

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

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

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

ARTICLE 9 : PRECISIONS SUPPLEMENTAIRES POUR CERTAINES DEMANDES

a) Dimensions intérieures

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

b) Moteur

b.1) Graissage par "carter sec".

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

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

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

c) Circuit de carburant : réservoirs

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

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

d) Transmission - Boîte de vitesses

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

e) Suspension

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

e.2 - Barre stabilisatrice : fournir une photo de cette barre montée, montrant les fixations.

f) Train roulant

f.1 Pompe(s) de freins :

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

f.2 Refroidissement des freins :

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

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

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

g) Carrosserie

g.1 Il sera admis de présenter des demandes d'homologation pour des modèles de carrosserie 2 portes/ 3 portes/ 4 portes/ 5 portes de même matériau sur un même ensemble mécanique,

sous forme de fiche additionnelle "variante option" comportant les photos A, B de la fiche du modèle international.

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

g.2 Pare-chocs

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

h) Sécurité : Arceaux

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

Les renforts constitués exclusivement d'un simple tube reliant l'arceau à chacun des points supérieurs d'attache de la suspension, à l'avant de la voiture, sont autorisés dans les conditions définies ci-dessus.

L'homologation d'un arceau peut être demandée :

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

ARTICLE 10 : HOMOLOGATIONS CADUQUES

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

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

ARTICLE 11 : CALENDRIER DES PROCEDURES D'HOMOLOGATION POUR 1984 :

Dates limites de réception des demandes (au secrétariat de la FISA et aux membres de la liste Art.1-d)

Entrée en vigueur des homologations prononcées

15 Novembre 1983

1 Janvier 1984

15 Février 1984

1 Avril 1984

15 Mai 1984

1 Juillet 1984

15 Août 1984

1 Octobre 1984

CONDITIONS FOR THE HOMOLOGATION OF PRODUCTION CARS (Groups A and B)

1984 REGULATIONS FOR MANUFACTURERS

ARTICLE 1 - SUBMISSION OF APPLICATIONS

a) HOMOLOGATION

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

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

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

b) MODEL OF CAR

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

c) CONDITIONS REQUIRED FROM ASNs

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

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

This written declaration must be issued in the name of the manufacturer who actually produces the car for which the application for homologation is submitted, and must be signed by the person(s) legally authorized in the country concerned to sign officially on behalf of the manufacturing firm, either the Managing Director or another responsible person of the General Direction.

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

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

d) STUDY OF HOMOLOGATION APPLICATIONS

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

1. The date limits for receipt of applications ;

2. The date of the coming into force of the homologations granted (see Article 1e).

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

These copies should be sent to the following people :

- 4 copies to : FISA SECRETARIAT
8, Place de la Concorde
75008 - PARIS
FRANCE

(with original photographs)

- 1 copy to : Mr. Ph. SCHMITZ
BPICA
4, rue de Berri
75008 - PARIS
FRANCE

(with original photographs)

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

- 1 copy to : Mr. B. BRUNETTI
C.B.A.
Rua Alvaro Alvim 31/s1
ZC06 - 20000 RIO DE JANEIRO
BRAZIL

- 1 copy to : Mr. J. TIMANUS
SCCA
6750 South Emporia Street
Englewood
Colorado 80112
U.S.A.

- 1 copy to : Mr. P. HERAT
F.F.S.A.
136, rue de Longchamp
75116 - PARIS
FRANCE

- 1 copy to : Mr. R.N. EASON-GIBSON
RAC
31, Belgrave Square
LONDON SW1X 8QH
UNITED KINGDOM

- 1 copy to : Mr. M. VIDAL
FEA
Santissima Trinidad 30
MADRID 3
SPAIN

- 1 copy to : Mr. L. CANESCHI
C.S.A.I.
9, Via Pola
20124 - MILANO
ITALY

- 1 copy to : Mr. E. MORR
O.N.S.
Waidmannstr. 47
6000 FRANKFURT/MAIN 70
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

- 1 copy to : Mr. K. SUZUKI
J.A.F.
3-5-8 SHIBAKOEN
JAPAN

- 1 copy to : Mr. R. SIERRA
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Avenida del Libertador 1850
BUENOS AIRES
ARGENTINA

- 1 copy to : Mr. A. KLOPITCHEV
F.S.A.
B.P. 395
MOSCOW D 362
U.S.S.R.

Each application will be received by the FISA Secretariat and the various members of the Homologation Group by the dates mentioned under Art. 11 at the latest. Any delay will entail the postponement of the application until the following meeting.

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

e) AUTHENTIFICATION OF HOMOLOGATIONS

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

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

For the application accepted with reserves, the homologation will not be pronounced until the first day of the month following the receipt and approval by the FISA Secretariat of the supplementary information demanded by the Group. Those photos which are missing or which are to be changed may be sent separately (4 copies), but the other information must be sent to the Secretariat in the form of corrected pages of the homologation form (4 copies).

If this information does not reach the FISA Secretariat before the next meeting of the Homologations Group, a new application will have to be submitted according to the present regulations.

f) HOMOLOGATION OF A CAR MANUFACTURED IDENTICALLY IN SEVERAL COUNTRIES

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

ARTICLE 2 - HOMOLOGATION CRITERIA

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

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

Minimum production :

Group A - 5000
Group B - 200

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

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

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

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

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

The conditions are as follows :

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

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

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

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

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

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

- Taxi fares and/or renting of a car.

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

- Fixed daily allowance : according to the tariff in force

c) MINIMUM INTERIOR DIMENSIONS AND MINIMUM NUMBER OF SEATS

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

Cars shall be equipped with a minimum of two seats (Group B) or a minimum of 4 seats (Group A) according to the group in which they seek homologation

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

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

The dimensions to be checked are :

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

C. Width of the front seats.

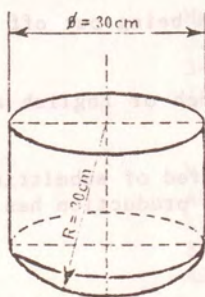
D. Height over the rear seats (measured under the same conditions as B).

E. Width of the rear seats.

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

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

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



Weight/tare = 60 kgs ± 200 grms.

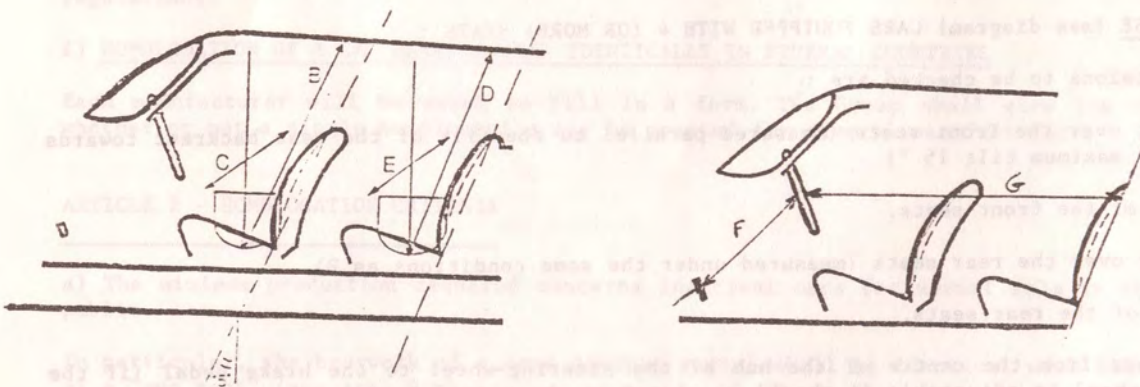
Dessin/drawing No 1

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

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

The minimum dimensions are the following :

Cubic Capacity (cm ³)		in cm				
		B	C	D	E	H
- up to 1300	with H = F + G	free	90	libre	90	180
- from 1300 to 2000	with H = F + G	88	110	88	110	200
- up to 2000	with H = F + G	93	120	93	120	200



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

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

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

d) FRONT, REAR AND LATERAL VISIBILITY

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

ARTICLE 3 : CHECKS AND ADDITIONAL INFORMATION

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

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

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

ARTICLE 4 : HOMOLOGATION FORMS

a) INTERNATIONAL MODEL HOMOLOGATION FORM

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

Each ASN has the right to have its own homologation form printed, it being worded in French or English plus the language of the country in question. These forms will only be accepted after ratification by the FISA. Any homologation form which does not comply with the International FISA model will not be recognized.

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

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

b) INFORMATION TO BE GIVEN ON THE BASIC HOMOLOGATION FORM

It is mandatory to fill in the homologation form completely.

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

c) MANUFACTURING TOLERANCES

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

ARTICLE 5 - CORRECTION OF A HOMOLOGATION FORM BY THE GROUP

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

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

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

TO GROUP A

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

ARTICLE 7 - EXTENSION OF HOMOLOGATION

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

a) EVOLUTION OF THE TYPE (ET)

By evolution must be understood modifications introduced for good (abandonment of the production of that model in its old form).

Evolutions can be made only on the following Articles of the homologation form :

- 102 However, it is advisable to provide a series of new homologation forms if the normal evolution of the type in question involves a change in trade name.
- 103 within the cylinder class.
- 202 to within $\pm 3\%$ of the original dimension.
- 203 to within $\pm 6\%$ of the original dimension (Group B only).
- 204 same comment (Group B only).
- 209 according to the change of 202.
- 210 increase possible, but reductions are only authorised up to within 2% of the original dimension (respecting Art.2c for the group in question)
- 304 insofar as one/several supercharging device(s) is/are originally homologated and/or the number of these devices remains unchanged.
- 307 if the cylinder class is not exceeded.
- 313
- 314 if the cylinder class is not exceeded.
- 315 same comment.
- 316 same comment.
- 318 b) c) d) e)
- 319 a) c) d) e) f) h)
- 320 b)
- 323 even if this replaces an injection system.
- 324 even if this replaces a carburation system.
- 326
- 327 a) b) d) e) f) g)
- 328 a) b) e) f) g) h)
- 330 a)
- 333 (Group B only)
- 401 apart from with regard to b) : the tank must not be in the cockpit.

501

602

603 b) c) d) e) f)

604

605

606

702 a helical spring may be replaced by one of the other two types.

703 a blade spring may be replaced by one of the other two types.

704 a torsion bar may be replaced by a spring of the other two types.

707 b) c)

801

803

804

901

902 c) d) e) h) (Group B only)

902 f) The material of all parts added to the outside of the original bodywork, as an evolution, shall be free (Groups A and B).

The original material underneath the added parts must be retained, apart from wing extensions, where material may be removed to allow freedom of movement for the complete wheel. If the material is the same as that of the original basic car, a complete new wing is allowed (Group B only).

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

902 l) m)

Illustrations I - II - III - IV page 14.

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

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

Photo F : the inlet holes situated on the side may be moved to the periphery of the crankcase (rotative engines).

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

Photo X

Inner dimensions : B, C, D, E, F within + 2 % in relation to the original dimensions and respecting 2 c for the Group in question ; H according to the variation of F.

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

Cars transferred from Group 1 must fulfill the interior dimensions required by this regulation for an evolution to be accepted.

Furthermore, the homologation of a normal evolution of the model can only be allowed within the Group in which the basic vehicle is homologated and with a minimum number of cars produced (with the modifications described) corresponding to 10 % of the figure required for a basic homologation in the Group in question. The same cars may not be used for several evolutions.

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

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

For all applications, the manufacturer must state clearly the old characteristics of the cars which have been replaced by the new ones.

For Group B only : two evolutions on one and the same homologation form must be separated by a minimum period of 12 months, or by a minimum production of 200 cars.

b) VARIANTS

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

Only accessories or equipment having no influence on the car's performances (air conditioning, tinted windows, etc...) as well as those for which the present regulations do not require a production minimum, may be homologated separately from the vehicle.

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

Two types of variants should be distinguished :

1. SUPPLY VARIANT (VF)

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

2. OPTION VARIANT (VO)

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

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

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

- dry sump engine lubricating systems (Group B only).
- external oil pressure regulators ;
- fly-wheels for automatic gear-boxes;
- fuel tanks (except FT3 tanks);
- propeller-shafts and semi propeller-shafts and their joints ;
- one automatic gearbox ;
- one set of gearbox ratios(with or without synchronisation-the number of ratios is free);

- two final drive ratios (if the ratio of the transfer box is unchanged), or two transfer box ratios (if the ratio of the final drive is unchanged) ;

- Suspension elements and axles (whether reinforced or otherwise) provided that these are entirely interchangeable with the original ones, that the position of the suspension mounting points on the wheel uprights and to the bodyshell remains unchanged.

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

- central wheel bolting system ;

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

- steering ratios, provided that the parts are commercially available ; (indicate part numbers).

- power steering ;

- steering arms ;

- steering dampers ;

- steering columns ;

- sun roof ;

- roll-bars ;

c) ERRATUM (ER)

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

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

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

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

ARTICLE 8 - SUBMISSION OF APPLICATIONS FOR HOMOLOGATION EXTENSIONS

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

ARTICLE 9 - SUPPLEMENTARY INFORMATION FOR CERTAIN APPLICATIONS

a) INTERIOR DIMENSIONS

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

b) ENGINE

b1) DRY SUMP LUBRICATING SYSTEM

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

b2) FLY-WHEEL FOR AUTOMATIC GEAR-BOX :

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

c) FUEL CIRCUIT : FUEL TANKS

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

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

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

d) TRANSMISSION - GEARBOX

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

e) SUSPENSION

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

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

f) RUNNING GEAR

f.1 Brake pump (s)

A photo of the pump (s) is requested.

f.2 Brake cooling system

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

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

f.4 Steering

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

g) BODYWORK

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

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

g.2 Bumpers

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

h) SAFETY : ROLLBARS

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

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

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

The homologation of a rollbar may be requested :

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

ARTICLE 10 - LAPSED HOMOLOGATIONS

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

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

ARTICLE 11 - SCHEDULE OF HOMOLOGATION PROCEDURES IN 1984

Application deadline (applications received by FISA Secretariat and by the Members of list given in Art. 1-d)	Date of commencement of validity of homologations awarded.
November 15, 1983	January 1, 1984
February 15, 1984	April 1, 1984
May 15, 1984	July 1, 1984
August 15, 1984	October 1, 1984

INFORMATIONS VOITURES ANCIENNES

DATE DES CLASSES

Classes E et F : Les voitures GT et GTS seront désormais classées dans les mêmes dates que toutes les autres catégories, pour toutes les épreuves.

Classe E (Historique "A") du 1.1.1941 jusqu'au 31.12.1960 ; Classe F (Historique "B") du 1.1.1961 jusqu'au 31.12.1963.

Classe G, Formule Libre Historique : la classe comprend les voitures construites entre le 1.1.1964 et le 31.12.1971 uniquement ; toutes les catégories seront admissibles sauf les Voitures de Tourisme.

CHAMPIONNATS DE LA FIA 1984

En 1984, l'admissibilité au Championnat d'Europe et au Trophée de la FISA sera étendue aux voitures de la Classe F ; les Classes supplémentaires seront comme suit :

Championnat d'Europe :

Classe 9 - voitures de type GP 1961-65 ; voitures de type GP et Formule 2 à moteur central 1954-60.

Classe 10 - prototypes et voitures de course bi-places de plus de 1450 cc et jusqu'à 2500 cc 1961-63.

Classe 11 - prototypes et voitures de course bi-places de plus de 2500cc 1961-63.

Trophée de la FISA

Classe T8 - Voitures de Formule Junior 1961-63 et voitures de Formule Junior à moteur central 1958-69

Classe T9 - Prototypes et voitures de course bi-places jusqu'à 1100 cc 1961-63.

Classe T10 - Prototypes et voitures de course bi-places de plus de 1100 cc et jusqu'à 1450 cc 1961-63.

ATTENTION : Il est rappelé aux organisateurs d'épreuves des Championnats qu'il faut prévoir un parc fermé pour les vérifications techniques après la course.

HOMOLOGATIONS

Le Comité Technique de la Commission Historique se réunira au mois d'octobre chaque année afin d'étudier les problèmes liés à l'homologation pour les courses internationales de voitures individuelles ou modèles de voitures.

Seulement les cas présentés par l'ASN avec une documentation complète seront pris en considération. Les décisions du Comité entreront en vigueur à partir du 1er janvier suivant la réunion.

Le Comité Technique se réunira exceptionnellement le 12 décembre 1983 afin d'étudier des cas pour 1984. Les dossiers doivent être présentés à la FISA trois semaines avant cette date.

Ferrari Berlinetta 250 GT (spécification 1962) en classe F :

Le Comité a décidé que les dimensions de voie suivantes utilisées comme modification d'usine pour les courses à l'époque, seront acceptées pour les épreuves de la FISA (elles doivent être indiquées sur la Fiche d'Identité de la FIA)

Avant : 135,4 cm - Arrière : 134,9 cm.

Voitures GT modifiées

Les voitures GT qui ont été modifiées au-delà des

provisions des Articles 3.5 et 3.6 de l'Annexe K mais qui sont conformes au règlement des "Améliorations d'époque" de l'Article 3.3 pourront participer dans des épreuves internationales en tant que voitures de sport (ancien Groupe 4) mais ne pourront pas participer aux épreuves du Championnat, du Trophée ou de la Coupe de la FIA. Leur statut doit être indiqué sur la Fiche d'Identité.

ANNEXE K, REGLEMENT TECHNIQUE

Les modifications suivantes entreront en vigueur à partir du 1er janvier 1984 :

ART. 3.3.3. a)

Chassis, texte additionnel :

Une voiture individuelle (chassis/carrosserie) ne sera pas dotée d'un moteur différent pour utilisation dans une catégorie ou une classe différente de celle(s) dans la(les)quelle(s) elle courait lors de la période de la classification d'origine.

ART. 3.3.3. c)

Suspension : en ce qui concerne l'additif à cet article publié dans le Bulletin n° 177 (avril 1983) concernant le remplacement des joints de suspension, il est à noter que l'utilisation de joints sphériques ("uniball", "rose-joints") ne sera pas autorisée sur des voitures GT et GTS.

ART. 3.5., 3.6

VOIR REGLEMENTS REVISES POUR VOITURES GT ET GTS CI-APRES.

ART. 5 t)

NOUVEL ARTICLE : Anneau de remorquage.

Les voitures GT, GTS et de sport doivent être équipées d'un anneau de remorquage à l'avant.

ANNEXE K :

REGLEMENT TECHNIQUE 1984 DES VOITURES ANCIENNES DE GRAND TOURISME

Art. 3.5 : Voitures de Grand Tourisme Standards (GT)

3.5.1. - Définition

Les voitures de Grand Tourisme Standards sont des véhicules ayant été construits en petite série à l'usage d'une clientèle qui recherche les meilleures performances et/ou le maximum de confort sans souci spécial d'économie. Ces voitures doivent être conformes à un modèle bien défini dans un catalogue et avoir été offertes à la clientèle par les services de vente habituels du constructeur. Le présent règlement concerne les voitures construites en petite série et homologuées par la FIA avant le 1er janvier 1964.

Les voitures doivent avoir été fabriquées à au moins 1500 exemplaires identiques sous tous les rapports de carrosserie et de mécanique, dans la période de la classe, (telle que précisée à l'Art. 1).

Les voitures d'après 1956 ne seront éligibles que si elles ont été homologuées par la FIA dans la catégorie GT. Chaque année au mois d'octobre, les ASN soumettront à la FISA les listes des voitures d'avant 1961 éligibles qui ont été construites dans leur pays,

et la FISA en tirera la liste des voitures de 1941 à 56 qui seront acceptées en tant que GT Standards.

Les voitures ayant des carrosseries qui ont été homologuées par la FIA comme Voitures de Tourisme, ne seront pas acceptées.

3.5.2. - Echelle des classes

La répartition des classes de cylindrée et d'âge est laissée au libre arbitre des Organisateurs.

3.5.3 - Carrosserie

Les voitures de Grand Tourisme Standards devront présenter des carrosseries susceptibles d'une utilisation touristique normale, particulièrement en ce qui concerne le confort, l'habitabilité et la protection contre les intempéries.

Elles devront être entièrement finies et ne présenter aucun élément provisoire. Elles devront comporter au moins deux places, réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

L'emplacement du passager devra être utilisable pendant toute la durée de l'épreuve. Il ne devra être ni totalement ni partiellement recouvert et devra présenter les mêmes qualités de confort, d'habitabilité et de protection que celui du conducteur.

Toutefois les règlements particuliers pourront prévoir que la place du passager pourra être recouverte par une toile ou toute autre matière similaire souple, qui soit démontable rapidement à la main sans le secours d'aucun outillage. Dans les mêmes cas, le siège du passager pourra être retiré et permettre l'installation de l'extincteur conforme à l'Article 5 e) de l'Annexe K.

Le pare-brise d'origine est obligatoire, sujet à la conformité à l'Art. 5 j), mais l'utilisation du plastique est interdite. Les capotes ou toit rigide amovible, peuvent être, pour les épreuves de vitesse complètement démontés et ôtés.

3.5.4. - Carburant

L'utilisation de carburant commercial est obligatoire c'est-à-dire celle de carburant fabriqué par une compagnie pétrolière et distribué couramment par les stations service d'un même pays.

3.5.5. - Changements et montages autorisés.

AUCUNE MODIFICATION NE SERA PERMISE

- a) Appareils d'éclairage :
marque et nombre libres, sous réserve qu'ils restent conformes aux stipulations de la Convention Internationale sur la circulation routière.
- b) Radiateurs et réservoirs de carburant :
tout radiateur ou réservoir prévu par le constructeur pour le modèle considéré et mentionné dans le manuel d'entretien et sur la fiche d'homologation peut être employé. Le montage d'un rideau de radiateur fixe ou mobile quel que soit son système de commande est autorisé.
- c) Filtre à air :
peut être changé ou supprimé.
- d) Carburateurs :
il est permis de changer les gicleurs et diffuseurs, mais non la marque ni le type, ni le diamètre, ni le corps du ou des carburateurs prévus par le constructeur pour le modèle considéré.

e) Batterie : la tension (voltage) ainsi que l'emplacement prévus par le constructeur ne peuvent pas être changés, mais la marque, le type et la capacité (ampérage) de la batterie sont libres, ainsi que sa forme, ses dimensions et son système d'attache. Le générateur doit être du même type que celui d'origine, sauf en classe F ou il est permis de monter un alternateur.

f) Bobine d'allumage, condensateur, distributeur : sont libres sous réserve que le système d'allumage reste le même que celui prévu par le constructeur pour le modèle considéré.

Le montage d'une bobine ou d'un condensateur de rechange en n'importe quel emplacement est autorisé à condition que l'intervention de ces organes ne puisse être commandée de l'intérieur de la voiture.

Le remplacement d'une commande automatique de l'avance à l'allumage par une commande à main (ou vice-versa) est autorisé.

g) Bougies : nombre par cylindre conforme à celui prévu par le constructeur mais marque et type libres.

h) Pompes à essence : une commande mécanique peut être remplacée par une commande électrique et vice-versa. Le nombre de pompes à essence fonctionnant simultanément ne peut être augmenté.

i) Moteur : le réalésage est autorisé à condition que la nouvelle cote d'alésage ne dépasse pas de plus de 0,6 mm la cote d'origine. En outre, l'augmentation de cylindrée qui en résulte ne sera pas une raison pour faire passer la voiture dans une autre classe de cylindrée FIA.

La marque des pistons est libre ainsi que leur matière de fabrication mais ceux-ci devront être identiques (sauf en ce qui concerne les nervures intérieures) aux pistons fournis par le constructeur pour le modèle considéré et devront peser au moins le même poids.

En particulier, la forme de la tête, l'emplacement de l'axe, le nombre et le type des segments ne pourront pas être modifiés. Le type de segment est défini par la fonction pour laquelle ils ont été conçus : de feu, d'étanchéité, racler.

Lorsque le moteur comporte des chemises amovibles, l'échange des pistons est autorisé dans les mêmes conditions que prévues ci-dessus et l'échange des chemises l'est également sous réserve qu'elles soient identiques aux originales et notamment que leur matière de fabrication reste la même. En outre, les moteurs à chemises amovibles bénéficieront de la même tolérance de réalésage que les moteurs non chemisés.

L'équilibrage est autorisé, mais le poids du volant ne doit différer de plus de 2 % par rapport à son poids d'origine.

j) Silencieux : la marque et le type sont libres, à condition que l'efficacité d'insonorisation ne soit pas diminuée et que le collecteur d'origine - en particulier son orifice de sortie - ne soit pas modifié.

k) Transmission : toute boîte de vitesses, à commande manuelle ou automatique et tout rapport

de pont, prévus et fournis par le constructeur pour le modèle considéré, mentionnés dans le manuel du constructeur, peuvent être utilisés. Le remplacement de la commande au pied de l'embrayage par une commande automatique quel que soit son principe de fonctionnement, est autorisé.

- l) Amortisseurs : marque et types libres, à condition de ne pas modifier leur nombre, ni leur principe de fonctionnement, ni leur support de fixation d'origine.

Par principe de fonctionnement on doit entendre : amortisseur hydraulique ou à friction, télescopique ou à bras, quels que soient les résultats mécaniques de ces principes différents, tel par exemple qu'un amortisseur à double ou simple effet - et dans le cas d'amortisseur hydraulique - qu'il y ait ou non adjonction d'une chambre à gaz.

- m) Roues et jantes : doivent être d'un type prévu par le constructeur et mentionné sur la fiche d'homologation. Une même série de base peut comprendre des roues de types différents (roues pleines, ajourées, à rayons, etc...). Les roues, ainsi que leurs systèmes d'attache, peuvent être renforcées, même si ce renforcement entraîne une modification dudit système d'attache. Il est permis d'équilibrer les roues.

- n) Pneus : la marque et le type des pneus sont libres, à condition qu'il s'agisse de pneus routiers ayant un rapport d'aspect de 70 % minimum et pourvu qu'ils s'adaptent sans modification ni intermédiaire sur la jante d'origine.

- o) Freins : Le refroidissement du système de freinage et l'accroissement de sa sécurité par le montage d'une double pompe ou d'un dispositif quelconque permettant d'assurer à la fois une action simultanée sur les quatre roues et divisée sur les roues AV et les roues AR, est autorisé. Toutefois, les supports d'origine, le système de freinage, les cotes des surfaces de frottement intérieures (tambours, patins, disques, etc...) doivent rester inchangés.

Par "supports d'origine" sont entendus ceux sur lesquels sont montées les parties mobiles (tambours ou disques) ainsi que le système d'attache des éléments porteurs des dispositifs de frottement (machoires ou plaquettes de freins).

- p) Accessoires supplémentaires : sont autorisés tous ceux qui sont susceptibles d'améliorer les conditions d'emploi du véhicule, le confort de ses passagers ou la sécurité, sous réserve qu'ils n'aient aucune influence sur le rendement mécanique du moteur, des transmissions, de la tenue de route et du freinage (sauf autorisation explicitement prévue au présent article).

- q) Poids : Lors de la vérification du poids par les Commissaires Techniques à l'occasion d'une épreuve, il sera accordée une tolérance de 5 % en moins par rapport au poids mentionné sur la fiche d'homologation, quelle que soit la raison de la réduction du poids, à condition qu'il s'agisse d'un allègement licite en vertu du présent règlement.

- r) Carénages : L'adjonction d'un carénage de protection quelconque non prévu par le constructeur pour le modèle de série considéré est interdite. Toutefois, dans les épreuves disputées sur les

parcours de nature particulièrement difficile (neige, sable, etc...) l'organisateur pourra dans son règlement particulier autoriser d'une façon générale le montage d'un carénage ou autre dispositif de protection inférieure.

Art. 3.6 : Voitures de Grand Tourisme Spéciales (GTS)

Les voitures de Grand Tourisme Spéciales peuvent être des véhicules ayant été construits en très petite série à l'usage d'une clientèle qui recherche les meilleures performances sans souci spécial d'économie, et dans ce cas ils doivent avoir été homologués par la FIA à l'époque, ou ils doivent avoir été fabriqués dans la période de la classe (telle que précisée à l'Art. 1) à plus de 100 exemplaires identiques sous le rapport de la mécanique. Elles peuvent aussi être des véhicules dérivant directement de ceux qui sont éligibles en tant que voitures GT standards selon l'Art. 3.5., comportant non seulement tous les changements et montages autorisés par l'Art. 3.5., mais aussi d'autres modifications ou adjonctions exécutées dans la période des limites du règlement international des voitures de Grand Tourisme. Ces modifications ou adjonctions peuvent affecter les organes mécaniques du moteur, de la transmission, de la suspension, du nombre de carburateurs, du système d'admission et d'échappement, des freins, etc... dans les limites de ce qui est autorisé par l'Art. 3.5. ci-dessus ainsi que les modifications autorisées par l'Art. 3.6.1 ci-dessous.

Des équipements ou des spécifications homologués en option en dehors de la période de la classe ne sont pas autorisés.

Des modifications apportées à des voitures dépourvues d'une fiche d'homologation d'origine doivent être justifiées par des preuves, provenant de la période de la classe, concernant l'utilisation de ces modifications par le constructeur de la voiture.

Toutefois, la conception et la structure fondamentale de la voiture et du moteur doivent rester les mêmes que celles de la voiture de série correspondante.

Ces voitures doivent disposer de la place pour au moins deux sièges réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et doivent être conformes aux règlements et code de la route du pays d'immatriculation.

3.6.1. - Modifications autorisées en plus de celles permises par l'Art. 3.5. ci-dessus.

- a) Roues : le type de la roue est libre, mais le moyeu ne doit pas être changé. Il est permis d'augmenter la largeur de la jante de 1 pouce, dans les limites de la largeur maximum de 6 pouces 1/2, et à condition que la voie reste inchangée.

Si des jantes et/ou une voie plus large étaient homologuées et si la preuve provenant de la période de la classe peut être apportée de leur utilisation par le constructeur, il est permis d'utiliser celles-là avec leurs dimensions d'origine.

Le diamètre minimum admis pour les jantes est de 15 pouces à moins qu'un diamètre inférieur soit monté comme équipement d'origine. Le diamètre de la jante ne peut être réduit de plus de 1 pouce (25,4 mm).

- b) Pneus : les pneus "racing" doivent être de section L (Dunlop) pour les voitures de la classe E, ou de section M pour celles de la classe F ; toutefois

il est permis d'utiliser les pneus routiers (rapport d'aspect minimum 70 %) dans les deux classes. Les pneus "slicks" sont interdits, il doit y avoir des sculptures d'une profondeur d'au moins 1 mm sur toute la largeur du pneu, moulées dans la bande de roulement.

- c) Le ré-alésage : est autorisé jusqu'à 1,2 mm, mais en respectant les limites des classes de cylindrée FIA d'origine comme suit :

Classe 1

voitures d'une cylindrée inférieure ou égale à 400 cm³

Classe 2

voitures d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ et inférieure ou égale à 500 cm³

Classe 3

voitures d'une cylindrée supérieure à 500 cm³ et inférieure ou égale à 600 cm³

Classe 4

voitures d'une cylindrée supérieure à 600 cm³ et inférieure ou égale à 700 cm³

Classe 5

voitures d'une cylindrée supérieure à 700 cm³ et inférieure ou égale à 850 cm³

Classe 6

voitures d'une cylindrée supérieure à 850 cm³ et inférieure ou égale à 1000 cm³

Classe 7

voitures d'une cylindrée supérieure à 1000 cm³ et inférieure ou égale à 1150 cm³

Classe 8

voitures d'une cylindrée supérieure à 1150 cm³ et inférieure ou égale à 1300 cm³

Classe 9

voitures d'une cylindrée supérieure à 1300 cm³ et inférieure ou égale à 1600 cm³

Classe 10

voitures d'une cylindrée supérieure à 1600 cm³ et inférieure ou égale à 2000 cm³

Classe 11

voitures d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³ et inférieure ou égale à 2500 cm³

Classe 12

voitures d'une cylindrée supérieure à 2500 cm³ et inférieure ou égale à 3000 cm³

Classe 13

voitures d'une cylindrée supérieure à 3000 cm³ et inférieure ou égale à 4000 cm³

Classe 14

voitures d'une cylindrée supérieure à 4000 cm³ et inférieure ou égale à 5000 cm³

Classe 15

voitures d'une cylindrée supérieure à 5000 cm³

- d) Barre anti-roulis : est autorisé le montage d'un stabilisateur, ou dispositif équivalent, vendu comme tel dans le commerce, à condition qu'il ne fasse pas office de barre de guidage additionnel.
- e) Filtre/Radiateur à huile : un filtre et/ou un radiateur à huile peut être ajouté lorsque le modèle tel qu'il est livré par le constructeur n'en comporte pas.

- f) Ressorts : (soupapes, embrayage, suspension, etc...) : peuvent être remplacés par d'autres, de provenance quelconque, mais sans modification du nombre prévu par le constructeur et à condition de pouvoir être montés sans entraîner de modification des supports d'origine.

- g) Finissage : toutes les opérations de mise au point par finissage ou grattage des pièces d'origine, mais non le remplacement de celles-ci, sauf en ce qui concerne les ressorts comme spécifié ci-dessus. En d'autres termes, sous la réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce de série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, allégée, réduite ou changée de forme par usinage, à l'exclusion de toute adjonction de matière et de toute extension mécanique. Toutefois, par exception à ce qui précède, la méthode de construction sera libre en ce qui concerne le remplacement des vilebrequins, bielles, pistons, coussinets, roulements, arbres à cames et soupapes (à condition que les matériaux fussent utilisés pour cette application dans la période de la classe). Les soupapes doivent avoir le même diamètre qu'à l'origine.

L'augmentation du taux de compression par rabotage du bloc ou de la culasse (ou emploi d'un joint de culasse mince, ou suppression de ce dernier) est autorisée.

- h) Freinage : la puissance du freinage pourra être accrue sous réserve que soit conservé le principe de fonctionnement ainsi que le nombre de cylindres de frein prévus par le constructeur (freins-tambour ou freins-disque) et l'usage des supports d'origine (voir art 3.5.5. o/). Les disques ventilés ne peuvent être utilisés que s'ils sont homologués pour le modèle considéré dans la période de la classe.

- i) Poids : lors de la vérification du poids, il sera accordé une tolérance de 5 % en moins par rapport au poids mentionné sur la fiche d'homologation d'origine.

- j) Garde au sol : toutes les parties du châssis seront à au moins 10 cm du sol, de manière à permettre l'introduction entre les roues arrières et sur toute la longueur de la voiture d'une masse large de 80 cm et de 10 cm de haut.

Cette garde au sol peut être mesurée avec le réservoir vide et personne à bord de la voiture, qui doit être équipée des roues et pneus qu'elle utilisera pour la compétition.

- k) Eléments de carrosserie (vitres, garniture intérieure, etc) : il est permis de remplacer le verre des vitres des portières et la lunette arrière, par tout autre matière rigide et transparent.

La garniture peut être changée et il est permis de remplacer ou d'enlever tous les accessoires de carrosserie intérieurs.

- l) Carburateurs : leur nombre, type et marque seront ceux prévus par le constructeur pour le modèle concerné. Ils doivent être susceptibles d'être montés directement sur la tubulure d'admission du moteur, mais tous les réglages ou le remplacement des buses, des gicleurs et des diffuseurs sont autorisés. Tous les réglages et les modifications des buses, gicleurs et diffuseurs sont autorisés même dans le cas de réglage provenant d'une différence des corps de carburateurs, à la condition que l'adaptation sur la tubulure d'admission d'origine continue à s'effectuer sans aucune espèce d'intermédiaire.

Le remplacement d'une commande automatique de starter par une commande à main (ou vice-versa) est autorisé.

- m) Pare-chocs : il est permis de les enlever.

HISTORICAL CARS INFORMATION

CLASS DATES

Classes E and F - GT and GTS cars will now be classified in the same dates as all other categories, for all events. Class E (Historic "A") from 1.1.1941 to 31.12.1960, Class F (Historic "B") from 1.1.1961 to 31.12.1963.

Class G, Historical Formula Libre - the class includes cars built from 1.1.1964 to 31.12.1971 only all categories shall be eligible except Touring Cars

1984 FIA CHAMPIONSHIPS

In 1984 eligibility for the European Championship and FISA Trophy will be extended to cars of class F; the additional classes will be as follows

European Championship

Class 9 - GP-Type cars 1961-65 and mid-engined GP-Type and Formula 2 1954-60.

Class 10 - Prototypes and 2-seater racing cars over 1450 cc and up to 2500 cc 1961-63

Class 11 - Prototypes and 2-seater racing cars over 2500 cc 1961-63.

FISA Trophy

Class T8 - Formula Junior cars 1961 to 63 and mid-engined F. Junior 1958-60.

Class T9 - Prototypes and 2-seater racing cars up to 1100 cc 1961-63.

Class T10 - Prototypes and 2-seater racing cars over 1100 cc and up to 1450 cc 1961-63.

N.B : Organisers of Championship events are reminded that a Parc-Fermé should be provided for post-race scrutineering.

HOMOLOGATIONS

The Technical Committee of the Commission for Historical Cars will meet every October in order to study problems related to the recognition for international racing of particular cars or models. Only those cases submitted by ASN's with full documentation will be considered. The decisions of the Committee will take effect on the 1st January following the meeting.

The Technical Committee will meet exceptionally on 12th December 1983 to consider cases for 1984. Dossiers must be submitted to FISA 3 weeks beforehand.

Ferrari 250 GT Berlinetta (1962 specification) in Class F :

The Committee has decided that the following track measurements used, as a factory modification, for racing in the period will be accepted for FISA events (they must be indicated on the FIA Identity Form).

Front : 135,4 cm - Rear : 134,9 cm.

Modified GT Cars :

GT cars which have been modified beyond the provisions of Articles 3.5 and 3.6 of Appendix K, but which conform to the "Period Improved" regulations in Art. 3.3, may compete in international events as sports cars (old Group 4) but shall be

excluded from FIA Championship, Trophy and Cup events. Their status must be indicated on the Identity form

APPENDIX K, TECHNICAL REGULATIONS

The following amendments come into application on 1st January 1984

ART. 3.3.3. a)

Chassis frame, additional text

An individual car (chassis/body) shall not be converted with a different engine into a car of a different category or class to that (or those) in which it competed in the original classification period

ART 3.3.3. c)

Suspension - it is specified that, with regard to the addition of this article published in Bulletin n° 177 (April 1983) concerning alternative suspension joints, it will not be permitted to use spherical joints ("uniball", "rose-joints") on GT and GTS cars.

ART. 3.5, 3.6

SEE BELOW REVISED REGULATIONS FOR GT AND GTS CARS.

ART. 5 t)

NEW ARTICLE : towing-eyes.

GT, GTS and Sports-cars must be fitted with a towing-eye at the front.

APPENDIX K : 1984 TECHNICAL REGULATIONS FOR HISTORICAL GRAND TOURING CARS

Art. 3.5 : Standard Grand Touring Cars (GT)

3.5.1. - Definition

Grand Touring Cars are vehicles built in small series for customers who are looking for better performance and/or maximum comfort and are not particularly concerned about economy. Such cars shall conform to a model defined in a catalogue and offered to the customers by the regular Sales Department of the manufacturer. The present regulations concern the cars manufactured on a small-scale series-production basis before January 1st 1964.

At least 1500 examples which are identical in every sense concerning bodywork and mechanical parts, must have been manufactured within the period of the class (as specified in Art. 1). All post-1956 cars must have been homologated by the FIA in the GT category to be eligible. ASN's will submit to the FISA each October lists of eligible pre-1961 cars manufactured in their countries, and the FISA will draw up from these the list of 1941-56 cars which are eligible as Standard GT's.

Cars with body shapes which have been homologated by the FISA as Touring Cars will not be eligible.

3.5.2. - Classes

The division into classes on the basis of cubic capacity and age is left to the discretion of the organizers.

3.5.3 - Coachwork

Grand Touring cars shall be equipped with coachwork enabling a normal touring use, in particular as concerns comfort, habitability and protection against bad weather. Coachwork shall be completely finished without any provisional parts. It shall offer at least two seats, disposed one on either side of the longitudinal axis of the car.

The passenger's space shall remain available throughout the whole event. It shall be neither totally nor partly covered and shall offer the same conditions of comfort, habitability and protection as that of the driver.

However, supplementary regulations may provide for the covering of the passenger's seat with canvas or any other similar supple material, which can be quickly removed by hand without any tool. In the same cases the passenger's seat may be removed to allow the fire extinguisher to be installed in accordance with Appendix K, Article 5 e). The original windscreen is obligatory, subject to compliance with Art. 5 j) but plastic must not be used. Hoods or hardtops may, for speed events, be completely dismantled and removed.

3.5.4 Fuels

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

3.5.5. - Changes and additions authorized.

NO OTHER ALTERATIONS WILL BE PERMITTED

- a) Lighting devices :
make and number are free, provided they comply with the International Convention on Road Traffic.
- b) Radiators and fuel tanks :
any radiator or fuel tank provided by the manufacturer for the model considered and mentioned in the maintenance booklet and on the recognition form may be used. The addition of a radiator screen whether fixed or mobile, regardless of its system of control, is authorised.
- c) Air-filter :
may be changed or removed.
- d) Carburettor :
jets and chokes may be changed, but not the make, type, body or diameter of the carburettor(s) provided by the manufacturer for the model considered.
- e) Battery :
the tension (voltage) as well as the location provided by the manufacturer may not be changed, but the make, type and capacity (amp/hour rating) are free as well as the shape, the dimensions and the attachment system. The generator must be of the same type as the original, except in Class F where the use of an alternator is permitted.
- f) Ignition coil, condenser and distributor :
are free, on condition the ignition system remains as provided by the manufacturer for the considered model.
A spare coil and/or a spare condenser may be set up anywhere provided the switching from main to spare cannot be controlled from the inside of the car.
- The replacement of an automatic control of the ignition by a hand control (or vice-versa) is authorised.
- g) Plugs :
same number per cylinder as provided by the manufacturer, make and type free.
- h) Petrol pump :
a mechanically controlled pump may be replaced by an electrically controlled one and vice-versa.
- i) Engine :
re-boring is authorized on condition that the original bore is not exceeded by more than 0.6 mm. The resultant increase in cylinder capacity will not cause the car to be moved into another FIA cylinder capacity class.
The make of pistons is free as well as their basic material, but they shall be identical (except for their inner ribs) to those provided by the manufacturer for the model considered and shall have at least the same weight.
In particular, the shape of the head, the location of the axis, the number and type of rings may not be modified. The type of ring is defined by the function for which it is intended : top ring, compression ring or oil ring.
When the engine has removable sleeves, the replacement of pistons is authorised in the same conditions as provided hereabove, that of the sleeves is also permitted provided the replacement sleeves are identical to the original ones and in particular their basic material is the same. Moreover, engines with removable sleeves shall enjoy the same re-boring tolerance as provided for sleeveless engines. Balancing is permitted but the flywheel must remain within 2 % of its original weight.
- j) Muffler :
the make and type are free, provided the noise-deadening efficiency is not affected and the exhaust manifold and particularly its outlet port is not modified.
- k) Transmission :
any manually or automatically controlled gearbox and any axle ratio provided and supplied by the manufacturer, mentioned in the constructor's manual may be used.
The substitution of the clutch pedal by an automatically controlled one, regardless of its system of operation, is authorised.
- l) Shock absorbers :
the make and type are free but neither their number nor their system of operation, nor their system of attachment, may be modified.
By system of operation is meant : hydraulic or friction shock-absorber, of telescopic or lever type, regardless of the mechanical resultants of these different systems, such as for instance whether the device has a double-acting or a simple-acting effect, and in case of hydraulic shock-absorbers whether there is or not an additional gas chamber.
- m) Wheels :
must be of a type provided by the manufacturer and stated on the recognition form. One basic series may comprehend wheels of different types (solid or perforated disc wheels, spoke wheels, etc...).

The wheels, including their attachment system, may be reinforced, even if the strengthening entails a modification of said attachment system. Wheels may be balanced

n) Tyres

the make and type of tyres are free, as long as they are road tyres of not less than 70 % aspect ratio, and they fit, without any change or addition, to the original rim. The tyre section, as marked on the sidewall in millimetres or inches, shall not differ by more than 1 inch (25.4 mm) from that originally fitted.

o) Brakes

the cooling of the braking system and the increase of safety through the fitting of a dual pump or any type of device providing both a simultaneous action on the four wheels and a divided action on the front and rear wheels is authorized. However, original brackets, dimensions of inner friction surfaces (drums discs, etc) shall remain unchanged

By original brackets are meant those on which are fixed the mobile parts (drums or discs) and also the attachment system of the elements bearing the friction parts (brake-shoes or pad linings)

p) Supplementary accessories

all accessories likely to improve the operation of the vehicle, the comfort of its passengers or the safety are authorised, provided they have no influence whatsoever on the mechanical performance of the engine, the transmission the road holding and the braking (except if explicitly authorised in the same article)

q) Weight

when the weight is being checked at scrutineering a tolerance of minus 5 % as compared with the weight entered on the recognition form will be granted, whatever the cause of the reduced weight but provided it results from a lightening which is permissible according to the present regulations

r) Shields

the addition of any protective fairing device not provided by the manufacturer for the series model considered is prohibited. However for events run on particularly difficult ground (snow, sand, rutted tracks) the organiser in the supplementary regulations may give general authorisation for the addition of fairings or other protective devices underneath the car

Art. 3.6. Special Grand Touring Cars (GTS)

Special GT Cars are either vehicles built in small series for customers who are looking for better performance and who are not particularly concerned about economy, and in this case they must have been homologated by the FIA at the time or more than 100 examples must have been built within the period of the class (as specified in Art. 1) identical from a mechanical point of view, or they are cars derived directly from vehicles eligible as standard GT cars according to art. 3.5. with not only all the modifications and fittings authorised in art. 3.5. but also other modifications or additions carried out in the period within the limits

of the international rules for Grand Touring Cars. These modifications or additions may affect the mechanical parts of the engine, transmission, steering, suspension, number of carburetors inlet and exhaust system, brakes, etc within the limits permitted by art. 3.5. above plus those modifications authorised by art. 3.6.1 below

Optional equipment or specifications which were homologated outside the period of the class are not authorised. Modifications made to cars not possessing original homologation forms must be proven to have been used by the manufacturer by evidence originating from the period of the class

However the fundamental and general design of the car and of the engine must remain the same as those of the corresponding series-production car. These cars must have space for at least two seats, disposed one on either side of the car's longitudinal axis, and must comply with the regulations and highway code of the country of registration

3.6.1 Modifications authorised in addition to those permitted under art. 3.5. above

a) Wheels

the type of the wheel is free but the hub must remain unchanged. Rim width may be increased by 1 inch, within the maximum width of 6 1/2 inches, and provided that the track remains unchanged

If wider rims and/or track were homologated and are proven by evidence originating from the period of the class, to have been used by the manufacturer, these can be used with the original dimensions. The minimum diameter of rims is 15 ins. unless a smaller diameter was fitted as original equipment. The rim diameter may not be reduced by more than 1 inch (25.4 mm)

b) Tyres

racing tyres must be of (Dunlop) L section for cars of class E, or "M" section for class F. However road tyres (minimum aspect ratio 70 %) may be used in either class. Slick tyres are prohibited there must be a moulded tread pattern at least 1 mm deep over the whole width of the tyre

c) Reboring

is allowed up to 1.2 mm but within the limits of the original FIA cylinder capacity class divisions as follows

- 1 Cars with an engine capacity up to 400 cc.
- 2 Cars with an engine capacity above 400 cc and inf. or equal to 500 cc
- 3 Cars with an engine capacity above 500 cc and inf. or equal to 600 cc
- 4 Cars with an engine capacity above 600 cc and inf. or equal to 700 cc.
5. Cars with an engine capacity above 700 cc and inf. or equal to 850 cc.
6. Cars with an engine capacity above 850 cc and inf. or equal to 1000 cc.
- 7 Cars with an engine capacity above 1000 cc and inf. or equal to 1150 cc.
8. Cars with an engine capacity above 1150 cc and inf. or equal to 1300 cc.
9. Cars with an engine capacity above 1300 cc. and inf. or equal to 1600 cc.
10. Cars with an engine capacity above 1600 cc. and inf. or equal to 2000 cc.

- 11 Cars with an engine capacity above 2000 cc. and inf. or equal to 2500 cc
- 12 Cars with an engine capacity above 2500 cc. and inf. or equal to 3000 cc
- 13 Cars with an engine capacity above 3000 cc and inf. or equal to 4000 cc
- 14 Cars with an engine capacity above 4000 cc. and inf. or equal to 5000 cc.
15. Cars with an engine capacity over 5000 cc

d) Anti-roll bars

the fitting of a commercial anti-roll bar or equivalent device is authorised, on condition it does not constitute an additional wheel location device.

e) Oil filter/cooler

an oil filter and/or an oil cooler may be added when the model provided by the manufacturer has none.

f) Springs of any kind (valves clutch suspension etc .)

they may be replaced by other ones of unrestricted origin, but without modification of the number provided by the manufacturer and on condition they can be fitted without any alteration of the original supports

g) Finishing off

all perfecting operations by finishing or machining the original parts but not their replacement except with regard to springs as specified here above. In other words, provided it is always possible to ascertain unquestionably the origin of the series production part, it may be rectified, balanced, lightened, reduced or modified with regard to the shape through tooling, to the exclusion of any addition of material or any mechanical extension. However in exception to the above, the method of construction will be free concerning the replacement of crank shafts, connecting rods, pistons, bearings, cam shafts and valves, providing the material was used in that application in the period of the class. Valves must be of the same diameter as the originals. The increase of the compression ratio through machining the cylinder head or block, or using a thinner gasket or doing without one, is authorised.

h) Brakes

the braking power may be increased subject to the system of operation and number of brake cylinders provided by the manufacturer (drum brakes or disc brakes) being maintained, as well as the original brackets (see Art 3.5.5) Ventilated discs may only be used if homologated for the model in the period of the class

i) Weight

when the weight is being checked, a tolerance of 5 % less than the weight entered on the original homologation form will be granted

j) Ground-clearance

all parts of the chassis shall be at least 10 cm from the ground, so that a mass 80 cm wide and 10 cm high may be introduced between the back wheels and through the length of the car. This ground-clearance may be measured with empty tank and nobody in the car which must be equipped with the wheels and tyres that are to be used in competition

k) Coachwork elements (windows, interior trim etc)

the glass windows of the doors and the rear panel may be replaced by any other rigid and transparent material

The trim may be changed and all inner coachwork accessories may be replaced by other ones or removed

l) Carburettors their number type and make must comply with those used by the manufacturer for the model considered They must always be liable to be directly adapted on the inlet manifold but all the settings and the changes of the venturis, the jets and chokes are authorised

All tuning operations and modifications of the venturis or the jets and chokes are authorised even when tuning is obtained by a substitution of the carburettor body provided the mounting on the inlet manifold continues to be done without any kind of intermediary device whatsoever

The substitution of an automatic control of the choke by a hand control (or vice-versa) is authorised

m) Bumpers

may be removed

CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Désignation	Observations
5 novembre	D	I	Hockenheim	Nelle/New date 12 novembre
18/20 novembre	P	I*	Grand Prix Macau	F3 au lieu de/instead of FM
3 décembre	ZA	I*	1000 km de Kyalami Championnat du Monde d'Endurance/Endurance World Championship	Nelle/New date 10 décembre

CONFER DE COLEIOLE BOVO

COURSES DE COTE/OFF ROAD

Date	Pays	Désignation	Observations
20/21 août	N	Dragsters Gardermoen	Nelle inscription/New entry
25 septembre	I	Autocross Vaccarino	Nelle/New date 16 octobre
2 octobre	D	Rallycross Estering Championnat d'Europe	Annulé/Cancelled
2 octobre	D	Course de Côte Val Martello	Nelle inscription/New entry
9 octobre	N	Rallycross Drammen	Nelle inscription/New entry
9/10 octobre	A	Course de Côte Alpi	Nelle inscription/New entry
RALLYES			
5/6 Février	E	Rallye Isla de Tenerife	Nelle/New date : 1/12 octobre
1/3 Juillet	E	Rallye CS Championnat d'Europe Coef. 2	Annulé/Cancelled
5/6 Novembre	I	Rallye Autodromo Monza	Nelle/New date : 26/27 novembre.

KARTING

Date	Pays	Désignation	Observations
20/21 août	NL	Zandvoort (F.E.)	Nelle inscription/New entry
11 septembre	GB	Caldwell Park (F.E.)	Nelle inscription/New entry
11 septembre	D	ADAC Siegerland-Flughafen	Nelle inscription/New entry
2 octobre	F	Crolles	Nelle inscription/New entry
8 octobre	S	Oswe Ring	Nelle inscription/New entry Stockholms BK PL 1061 13690 HANDEN
23 octobre	F	6 Heures de Caen Carpiquet	Nelle inscription/New entry ASK Caen Carpiquet BP. 3025 14017 CAEN Cedex
8/11 décembre	PI	Asean VIII Int. Rally	Nelle inscription/New entry Philippine Motor Ass. 683, Aurora Blvd. QUEZON CITY - P.O. Box 999 MANILA (Philippines)

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1984
1984 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

DATE	NOM DE L'EPREUVE/NAME OF EVENT	CLASSES	ORGANISATEURS/ORGANIZERS
<u>JANVIER</u>			
8	Christchurch	NZ	
12	Timaru	NZ	
15	Christchurch - Ruapana	NZ	
28	Kyalami	ZA	
<u>FEVRIER</u>			
3/4	JOHANNESBURG - Zwartkop Championnat d'Afrique/Monde/Europe	ZA	
<u>AVRIL</u>			
21/22	GRAND PRIX DE FRANCE - Le Mans Championnat d'Europe Formule K	F	
23	Steyr	A	
<u>MAI</u>			
6	Michelhausen	A	
27	Javna Sladiska	YU	:A-100,C-125: Avto-moto drustvo "Moste" : Jana Husa 1/a : 61110 LJUBLJANA : Tél : (061) 443 901
28	Donington	GB	:3,C,Inter C: Morecambe & Heysham KC : The Racing Circuit : Heysham, Lancashire : Tél : 0524 51670 (b) : 0524 414918 (p)
<u>JUIN</u>			
2/3	GRAND PRIX D'ITALIE - Jesolo Championnat d'Europe Formule K	I	
3	Ronnie Peterson Memorial - Täby	S	: 2,A,1C,1E : Orebro BMCK, BOX 1716 : 701 17 OREBRO
9/10	Lappeenranta	SF	: FC : Lappeenranta UA, PL 171 : 53101 LPR 10 : Tél : 953/84021 953/1185C : Telex : 58115
10	Eifa Open - Axamo	S	: 1C : Jönköpings KC, BOX 149 : 551 13 JONKOPING
16/17	FANO	I	

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1984
1984 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

DATE	NOM DE L'EPREUVE/NAME OF EVENT	CLASSES	ORGANISATEURS/ORGANIZERS
29/30	MUNICH Championnat d'Europe Inter. B	D	
30/6-1/7	SILVERSTONE Championnat du Monde Form. E	GB	RACMSA 31, Belgrave Square LONDON SW1X 8QH Tél : 01-235 8601 Telex : 27203
<u>JUILLET</u>			
1	Rye House	GB	Form K, IntA: Hoddesdon KC Rye House Kart Raceway Rye Road, Hoddesdon, Herts Tél : (61) 61698
1/8	Salpausselka Cup-Lahti/Lappenranta	SF: FN, A	Lahti Formula K Assoc. PL 54, 15141 LAHTI 14 Tél : 918/339611 Telex : 16323
7/8	BIESHEIM Championnat Juniors/Dames	F	
10	St. Sampson	GB	Guernsey KMC "Bacchus" Clos des Sablons Sandy Lane, L'Islet, St. Sampson, Guernsey
12/14	NUERBURGRING Championnat du Monde/Europe Form. E	D	
15/16	ZLATNI PIASSATSI - Varna Championnat d'Europe	BG	125, 135 150 cm ³ UAB Fédération Bulgare de Karting 6, rue Sveta Sofia SOFIA 1000
21/22	CARPENTRAS Championnat d'Europe Individuel	F	
<u>AOUT</u>			
4/5	GRAND PRIX DE LUXEMBOURG - Mondercange Championnat d'Europe Formule K	L	
4/5	Otava - Pisek	CS	Inter C, 125: AMK STS Pisek, PO BOX 7 397 01 PISEK

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1984
1984 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

DATE	NOM DE L'EPREUVE/NAME OF EVENT	CLASSES	ORGANISATEURS/ORGANIZERS
4/5	Vaasa	SF : FN,A,FC	Vaasa UA/Usko Myllyniemi Pihlajatie 22 65370 VAASA 37 Tél : 961/158222 961/167059
18/19	GRAND PRIX D'ALLEMAGNE - Dahlem Championnat d'Europe Formule K	D	
19/20	Varna	BG : 100,125 135 cm	UAB Fédération Bulgare de Karting 6, rue Sveta Sofia SOFIA 1000
<u>SEPTEMBRE</u>			
1/2	JONKOPING - Axamo Championnat du Monde Formule C Championnat d'Europe Inter. C	S : 1C, 2C	Jönköpings KC BOX 149 551 13 JONKOPING
2	Celje - Avtopoligon Ljubecna	YU : A-100,C-125	Avto-moto drustvo "Slander" Ljubljanska 37 63000 CELJE Tél : (063) 22 863
13/16	LIEDOLSHEIM Championnat du Monde Formule K	I	
/16	Lappeenranta	SF : FN,A,FC,FE	Lappeenranta UA, PL 171 53101 LPR 10 Tél : 953/84021 953/11850 Telex : 58115
28/30	LE MANS - Bugatti Championnat du Monde Formule E	F	
<u>OCTOBRE</u>			
6	Os-we Ring	S : 1C	Stockholms BK, P1 1061 135 90 HANDEN
<u>NOVEMBRE</u>			
17-18	COCKBURN Championnat d'Asie-Pacifique	AUS	
<u>DECEMBRE</u>			
7/9	LOS GANSOS Championnat Pan-Américain	CO	