

fédération internationale de l'automobile

Janvier/January 1984
n° 184

ISSN 0253-3545



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

REGLEMENT SPORTIF DE CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1984

A PARTIR DU 1ER JANVIER 1984, LE TYPE DE PNEU TIENS ENVOYÉ COMME SUIT, IL REMPLACE
LA VEILLE PUBLIE DANS L'ANNUAIRE DU SPORT AUTOMOBILE FIA 1984.

SOMMAIRE

CHAMPIONNAT D'EUROPE F2 - LIMITATION ET MARQUAGE DES PNEUMATIQUES (page 1)

PASSEPORT TECHNIQUE F2 (page 3)

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1984 (page 4)

CHAMPIONNAT D'EUROPE F3 (page 4)

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE (pages 5 à 28)

ANNEXE J (pages 49 à 51)

METHODES DE VERIFICATION (pages 54 et 55)

REGLEMENT D'HOMOLOGATION 1984 GROUPES A/B (page 58)

FICHES D'HOMOLOGATION (ARCEAUX DE SECURITE - TURBOCOMPRESSEUR) (pages 60 à 65)

RECORDS (page 66)

Liste des Pilotes de Rallye de 1ère et 2ème Priorité (pages 67 et 68)

RESULTATS CHAMPIONNATS FIA 1983 (fin du bulletin)

MODIFICATION CALENDRIER INTERNATIONAL 1984 (fin du bulletin)

KARTING (fin du bulletin)

3) Au cas où un concurrent souhaiterait utiliser des pneus déjà marqués pour une épreuve précédente, les pneus doivent comporter plusieurs marquages.

4) Chaque pilote devra obligatoirement utiliser exclusivement les pneus marqués avec son numéro de course.

5) Pendant les essais officiels chronométrés, les seuls pneus marqués devront se trouver dans les stands.

6) Pendant toute la durée des essais officiels chronométrés, il y aura, à la sortie des stands, un commissaire placé à droite, l'autre placé à gauche, chargés de vérifier que toutes les voitures comportent un marquage de pneus correct.

Les commissaires préposés au marquage seront, d'autre part, chargés de surveiller les changements de pneus effectués dans les stands. Toute anomalie sera immédiatement signalée à la direction de course ainsi qu'au concurrent intéressé et pourra entraîner l'annulation par les Commissaires Sportifs, de tous les temps enregistrés par le pilote au cours de la séance d'essais officiels chronométrés.

7) Les organisateurs et les Commissaires Techniques prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer l'efficacité, la régularité des opérations de marquage et de contrôle des pneumatiques.

CONTENTS

F2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP - TYRE LIMITATION AND MARKING	(page 2)
F2 TECHNICAL PASSPORT	(page 3)
TOURING CARS CHAMPIONSHIP	(page 4)
F3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP	(page 4)
WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP	(pages 29 to 48)
APPENDIX J	(pages 52 and 53)
CHECKING METHODS	(pages 56 and 57)
HOMOLOGATION REGULATIONS - GROUPS A/B	(page 58)
HOMOLOGATION FORMS (SAFETY ROLLBARS - TURBOCHARGERS)	(pages 60 to 65)
RECORDS	(page 66)
SEEDED RALLY DRIVERS LISTS	(pages 67 and 68)
1983 FIA CHAMPIONSHIPS RESULTS	(end of the Bulletin)
CHANGES TO 1984 INTERNATIONAL CALENDAR	(end of the Bulletin)
KARTING	(end of the Bulletin)

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILEREGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1984

A PARTIR DU 1ER JANVIER 1984, L'ARTICLE 2 EST MODIFIE COMME SUIT. IL REMPLACE LE TEXTE PUBLIE DANS L'ANNUAIRE DU SPORT AUTOMOBILE FIA 1984.

LIMITATION ET MARQUAGE DES PNEUMATIQUES

Chaque pilote ne pourra utiliser pour les essais officiels chronométrés, plus de :

10 PNEUMATIQUES POUR LA F2,

quel que soit le nombre de voitures utilisées pour ce pilote ; exception faite des pneumatiques sculptés utilisés sur piste humide ou mouillée dont l'utilisation est libre.

Il appartient au Directeur de course et à lui seul de juger si la piste est humide ou mouillée, dans ce cas, la décision sera communiquée à tous les concurrents, dans les plus brefs délais.

La procédure de contrôle et de marquage sera la suivante :

- 1) Le marquage des pneumatiques sera effectué dès l'ouverture des vérifications techniques de l'épreuve jusqu'au commencement de la dernière séance d'essais officiels chronométrés.
- 2) Chaque pneu sera marqué par les Commissaires préposés, sur sa face extérieure ou, à la demande du concurrent, sur ses deux faces. Les Commissaires peindront sur chaque pneu les numéros de course du pilote ainsi qu'une lettre caractéristique de l'épreuve en question.
- 3) Au cas où un concurrent souhaiterait utiliser des pneus déjà marqués pour une épreuve précédente, les pneus pourront comporter plusieurs marquages.
- 4) Chaque pilote devra obligatoirement utiliser exclusivement les pneus marqués avec son numéro de course.
- 5) Pendant les essais officiels chronométrés, les seuls pneus marqués devront se trouver dans les stands.
- 6) Pendant toute la durée des essais officiels chronométrés, il y aura, à la sortie des stands, un commissaire placé à droite, l'autre placé à gauche, chargés de vérifier que toutes les voitures comportent un marquage de pneus correct.

Les commissaires préposés au marquage seront, d'autre part, chargés de surveiller les changements de pneus effectués dans les stands. Toute anomalie sera immédiatement signalée à la Direction de course ainsi qu'au concurrent intéressé et pourra entraîner l'annulation par les Commissaires Sportifs, de tous les temps enregistrés par le pilote au cours de la séance d'essais officiels chronométrés.

- 7) Les organisateurs et les Commissaires Techniques prendront toute mesure nécessaire pour assurer l'efficacité, la régularité des opérations de marquage et de contrôle des pneumatiques.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE1984 FORMULA 2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP SPORTING REGULATIONS

AS FROM JANUARY 1ST 1984, THE ARTICLE 2 IS ALTERED AS FOLLOWS AND REPLACES THE TEXT PUBLISHED IN THE 1984 FIA YEAR BOOK OF AUTOMOBILE SPORT.

TYRE LIMITATIONS AND MARKING

For official timed practice, each driver may not use more than :

10 TYRES FOR F2

irrespective of the number of cars used by the drivers ; exception is made with regard to treated tyres used on a wet or damp track, the use of which is free.

Only the Clerk of the Course, to the exclusion of any other person, may judge if the track is wet or damp and, in this case, the decision shall be conveyed to all the competitors as quickly as possible.

The checking and marking procedure shall be as follows :

- 1) Tyre marking shall be carried out from the beginning of the scrutineering of the event until the start of the last official timed practice session.
- 2) Each tyre shall be marked by the appointed marshals on its outer side, or, upon the request of the competitor, on both sides. The marshals shall paint the drivers race numbers and a characteristic letter of the event in question on the tyres.
- 3) Should the competitor wish to use tyres which have already been marked for previous event, the tyres may bear several markings.
- 4) Each driver must use only those tyres which have been marked with his race number.
- 5) During official timed practice, only marked tyres should be in the pits.
- 6) During the entire duration of official timed practice, any series and of the race, there shall be, at the pits exit, a marshal on the right hand side and another on the left hand side, who shall be charged with the task of checking that the tyres of all the cars bear the required markings.

Those marshals who have been appointed to the marking shall also have the task of supervising tyre changes taking place in the pits. Any anomaly shall be immediately reported to Race Control and to the competitor in question and may lead to the cancellation by the Clerk of the Course of all the times registered by the driver in the official timed practice session.

- 7) The organisers and the Scrutineers shall take all necessary steps to ensure the efficiency and the consistency of the marking operations and the tyre checking.

PASSEPORT TECHNIQUE/TECHNICAL PASSPORT

Le Passeport Technique pour les voitures de Formule 2 est constitué des éléments suivants/

The Technical Passport for Formula 2 is made up with the following items :

1. Nom du concurrent/Entrant's name
2. Nom du propriétaire/Owner's name
3. Nom du châssis et numéro/Chassis's name and number
4. Nom du moteur/Engine name
5. Arceaux :
Un certificat signé par un technicien qualifié. Il doit être accompagné d'un dessin ou d'une photo de la structure considérée, et déclarer que cette structure possède la résistance à l'écrasement définie./
Roll over bars :
A certificate signed by a qualified technician. It must be accompanied by a drawing or a photograph of the said roll bar, and state that this roll-bar can withstand the mentioned loads.
6. Nom du fabricant du réservoir de sécurité et date de fabrication/Name of manufacturer of safety tank and date of manufacturer.
7. Une page par épreuve/One page per event.

N.B. :

Si le passeport technique original (aucune photocopie n'étant permise) n'est pas présenté ou s'il est incomplet, la voiture ne sera admise ni aux essais, ni à la course./If the original technical passport is not presented or if it is incomplete (any photocopy is not allowed) the car will not be admitted neither to the practice nor to the race.

Si le châssis correspondant à ce passeport est détruit, ce document devra être retourné à la FISA avant d'en obtenir un nouveau./If the chassis corresponding to this passport is destroyed, this document must be returned to the FISA, before obtaining a new one.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1984
1984 EUROPEAN TOURING CARS CHAMPIONSHIP**

A partir du 1er janvier 1984, entreront en vigueur des vérifications techniques obligatoires.

Les voitures les plus rapides dans les séances d'essais, et si possible toutes les voitures pendant et immédiatement après chaque séance d'essais, devront être contrôlées en ce qui concerne :

- a) La largeur du combiné ;
- b) Le poids de la voiture.

Toutes les voitures terminant la course seront contrôlées en ce qui concerne :

- a) Le poids
- b) La largeur pneu/roue.

Avant la course, trois numéros de voitures sont tirés au sort par les Commissaires Sportifs et, sans que quelqu'un puisse voir les numéros tirés, ceux-ci sont placés dans une enveloppe scellée.

Après la course, la voiture victorieuse dans chaque division et les trois autres tirées au sort sont contrôlées en ce qui concerne :

- a) La levée de soupapes
- b) Le diamètre ou la taille du papillon/venturi
- c) Le rapport de couple final, les rapports de boîte de vitesses

de même en ce qui concerne la conformité complète avec en premier la fiche d'homologation et ensuite avec l'Annexe J.

Au cours de la saison, chacune des voitures victorieuses dans sa catégorie est plombée au moins une fois et contrôlée librement en ce qui concerne :

- a) Les dimensions des orifices
- b) La capacité du réservoir d'essence
- c) La cylindrée
- d) Le diamètre des soupapes.

Obligatory scrutineering will come into force.

The fastest cars in the practice sessions and if possible all cars must be checked during and immediately after each practice session concerning

- a) The width of the wheel/tyre combination
- b) The weight of the car.

The following will be checked on all cars finishing the race :

- a) The weight
- b) The wheel/Tyre width.

Before the race, three car numbers will be drawn at random by the Stewards of the Meeting and without these numbers being seen by anybody, they will be placed in a sealed envelope.

After the race, the winning car in each division and the other three drawn at random will be checked concerning :

- a) The valve lift
- b) The diameter or the size of the slide/venturi
- c) The final drive ratio, gearbox ratios.

The same goes for the complete conformity with, firstly, the homologation form and then with Appendix J.

During the season each one of the winning cars in its category will be sealed at least once and freely checked concerning :

- a) The dimension of the openings
- b) Fuel tank capacity
- c) Cubic capacity
- d) Valve diameter.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 3 1984
1984 EUROPEAN FORMULA 3 CHAMPIONSHIP**

N.B. : Pour 1984, le règlement concernant la limitation du nombre de pneumatiques et la procédure de marquage reste identique à celui publié au Bulletin mensuel de la FISA du mois de Mars 1983, n° 176.

N.B. : For 1984, the regulations regarding the tyres limitation and the marking procedure remains such as published in the FISA monthly Bulletin of March 1983, n° 176.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 1984

DISPOSITIONS GENERALES

- Art. 1 Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE de la FIA comprend un TITRE pour les CONSTRUCTEURS et un titre pour les PILOTES, une coupe FIA pour les voitures du Groupe C2 et une coupe FIA pour les voitures du Groupe B.
- Art. 2 Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE sera disputé sur DOUZE EPREUVES au maximum. Ces DOUZE épreuves seront qualificatives pour le titre de CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES avec un maximum de DEUX EPREUVES organisées par pays.
- NEUF épreuves au maximum, parmi ces douze épreuves, serviront également à l'attribution du titre de CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE des CONSTRUCTEURS, une seule épreuve étant organisée par pays sauf pour le Continent Nord-Américain où 2 épreuves au maximum pourront être autorisées.
- Art. 3 La liste des épreuves qualificatives du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE sera établie par la FISA.
- Art. 4 Toutes les parties intéressées :
ASN, Associations, Officiels, Promoteurs, Organismes, Constructeurs, Concurrents et Pilotes ne pourront participer au CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE de la FIA qu'à condition de respecter tous les textes et documents les régissant.
- Art. 5 Dans le cadre du Code Sportif International de la FIA, ce Championnat est réglementé par :
- le Code Sportif International,
 - les présentes dispositions générales,
 - les Règlements Techniques s'appliquant aux voitures admises,
 - le Règlement particulier des épreuves (Chapitre 1),
 - le Règlement standard des épreuves (Chapitre 2).
- Art. 6 Aucun constructeur, aucune association de constructeurs, aucun concurrent, ne pourra organiser ou être associé à une ASN, un club affilié à cette ASN ou à un organisateur pour l'organisation d'une épreuve du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE.
- Art. 7 Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE ou l'une de ses épreuves qualificatives ne peut comporter dans son titre le nom d'une marque automobile.
- Le CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE pourra avoir en sous-titre le nom d'un commanditaire à la condition expresse qu'il ne s'agisse pas d'une

marque automobile, en application du Chapitre XVI du Code Sportif International.

Art. 8 Pour les deux titres du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, par marque de voiture, il faut entendre le nom du constructeur du châssis qui précèdera toujours le nom du constructeur du moteur. Pour l'obtention du titre du Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs, seul le nom complet (châssis + moteur) sera pris en considération, l'ensemble étant indivisible. En outre, le nom du constructeur du châssis doit toujours être reconnu par l'ASN et la FISA, même dans le cas où une voiture portant le nom dudit constructeur ne participerait qu'à une seule épreuve du Championnat du Monde d'Endurance.

Art. 9 Seule la FISA est habilitée à accorder des dérogations aux présentes Dispositions Générales et aux Règlements Particulier et Standard.

CHAPITRE Ier

REGLEMENT PARTICULIER

ARTICLE 1 - DEFINITION DE L'EPREUVE

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

ARTICLE 2 - ORGANISATION

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

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

ARTICLE 3 - INFORMATIONS SPECIFIQUES DE L'EPREUVE

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

Départ (Heure de départ)

-Vérifications techniques a) Lieu

b) Horaire

Parc fermé : lieu

Carburant a) Lieu de la fourniture

b) Système de distribution

c) Stockage dans les stands

-Vérifications administratives a) Lieu

b) Horaire

Réunion d'information des pilotes a) Lieu

b) Horaire

Conférence de presse du vainqueur a) Lieu

b) Horaire

Tableau officiel d'affichage Lieu

Chef du Service de Presse Radio-TV

Chef du Service de chronométrage

Prix et récompenses (Prix en espèces)

Lieu du règlement

Modalités

Date

Prix d'honneur

ARTICLE 4 - PRINCIPAUX OFFICIELS

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

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

ARTICLE 2 - CARBURANT

a) Le seul carburant autorisé pour les véhicules de compétition est l'essence possédant les caractéristiques suivantes :

1) Une numérotation distincte, prioritaire, sera affectée aux voitures du Groupe C1 : de 1 à 59 (numéro noir sur fond blanc). Les autres voitures du Groupe C2 : de 60 à 99 (numéro blanc sur fond noir). Les autres voitures du Groupe C3 : de 100 à 199 (numéro blanc sur fond noir).

g) Pour les courses se déroulant en partie de nuit, les numéros latéraux des véhicules devront être éclairés à l'aide de lampes à incandescence.

b) En tant que carburant, seul l'air peut être admis dans le moteur.

La FISA pour l'utilisation de carburant différent de celui qui sera autorisé par les organisateurs et devra être utilisée par tous les véhicules concurrents. (Formule de la compétition du carburant susceptible d'être communiqué à tous les concurrents).

dans les pays où l'on ne peut se procurer commercialement de carburant différent de celui autorisé, les organisateurs peuvent autoriser l'importation de carburant différent de celui autorisé, sous réserve de l'approbation de la FISA. L'importation de carburant différent de celui autorisé doit être effectuée par les organisateurs et doit être effectuée avant le début de la compétition.

La FISA pour l'utilisation de carburant différent de celui qui sera autorisé par les organisateurs et devra être utilisée par tous les véhicules concurrents. (Formule de la compétition du carburant susceptible d'être communiqué à tous les concurrents).

La FISA pour l'utilisation de carburant différent de celui qui sera autorisé par les organisateurs et devra être utilisée par tous les véhicules concurrents. (Formule de la compétition du carburant susceptible d'être communiqué à tous les concurrents).

Chapitre 2

REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES

ARTICLE 1 - VOITURES ADMISES

- a) L'épreuve est ouverte aux voitures des Groupes C1, C2 et Groupe B conformes à l'Annexe J du CODE SPORTIF INTERNATIONAL et aux Règlements du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA.
Les voitures du Groupe B doivent également se conformer au Règlement de Consommation du Groupe C1.
- b) Les couleurs distinctives de nationalité ne sont pas obligatoires, comme stipulé à l'Annexe I du Code.
- c) La publicité sur les voitures est autorisée dans les limites fixées par l'Autorité Sportive Nationale de l'Organisateur. Elle ne doit pas être contraire aux intérêts du concurrent ou de l'équipe.
- d) Le nom du pilote ainsi que la marque de la voiture seront inscrits visiblement sur la partie extérieure de la carrosserie conformément aux prescriptions du Code Sportif (Chapitre XVI).
- e) Chaque voiture devra porter ses numéros de course.
- f) Une numérotation distincte, prioritaire, sera affectée aux voitures du Groupe C1 : de 1 à 69 (numéro noir sur fond blanc). Les voitures du Groupe C2 porteront des numéros de 70 à 99 (rouge sur fond blanc). Les voitures du Groupe B porteront des numéros à partir de 100.
- g) Pour les courses se déroulant en partie de nuit, les numéros latéraux devront être éclairés de façon adéquate.

ARTICLE 2 - CARBURANT

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

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

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

ARTICLE 3 - ENGAGEMENTS

- a) La date de clôture des engagements doit être arrêtée au plus tard 15 jours avant la date prévue pour la course.
- b) L'organisateur ne peut refuser l'engagement d'un pilote s'il a déjà acquis au moins 30 % du total des points obtenus par le conducteur alors en tête du classement provisoire du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES.
- c) Pour la première épreuve qualificative de l'année, pour l'un ou l'autre titre du CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, les classements ayant servi à l'attribution des titres 1983 seront pris en considération.
- d) La participation d'une voiture à toute ou partie d'une épreuve est soumise obligatoirement à l'envoi d'un bulletin d'engagement complet désignant deux pilotes au minimum.

ARTICLE 4 - EQUIPAGES

Une voiture ne peut être conduite par plus de trois pilotes.

ARTICLE 5 - LICENCES DES PILOTES ET DES CONCURRENTS

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

ARTICLE 6 - RESPONSABILITES DES CONCURRENTS ET DES PILOTES

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

ARTICLE 7 - ASSURANCES

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

ARTICLE 8 -- VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

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

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

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

ARTICLE 9 -- VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

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

ESSAIS

ARTICLE 10 - ESSAIS ET QUALIFICATIONS

a) Pour les épreuves :

- de 800 km - 1000 km :

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

- de plus de 1000 km :

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

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

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

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

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

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

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

Groupe C1 et C2 :

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

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

Groupe B :

Au maximum, 110 % de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés par des voitures du Groupe B lors des essais officiels chronométrés.

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

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

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

- h) Tous les tours des séances d'essais officiels chronométrés seront chronométrés afin de déterminer la position des voitures au départ, conformément aux prescriptions de l'Article 13b.
- i) Si le nombre de voitures qualifiées est supérieur au nombre de voitures admises au départ, trois voitures suppléantes seront désignées dans l'ordre des temps obtenus aux essais.
- j) Les Commissaires Sportifs peuvent accepter au départ, à concurrence du nombre maximum prévu, un maximum de 3 voitures qui n'ont pas réalisé le minimum de qualification prévu ci-dessus pour des raisons de force majeure. Elles ne pourront cependant être admises qu'à la condition :
- de ne pas éliminer des voitures déjà qualifiées,
 - d'être jugées capables de réaliser le minimum de qualification,
 - que les pilotes offrent toute garantie de sécurité (connaissance du circuit, etc.).

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

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

ARTICLE 11 - REUNION D'INFORMATION

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

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

ARTICLE 12 - DISCIPLINE GENERALE DE SECURITE

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

ARTICLE 13 - GRILLE DE DEPART

- a) La grille de départ sera constituée de deux files de voitures rangées dans l'ordre des meilleurs temps réalisés pendant les essais officiels chronométrés.

Au cas où deux ou plusieurs voitures auraient réalisé un temps identique, priorité sera donnée à celle qui l'a réalisé la première.

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

ARTICLE 14 - DEPART

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

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

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

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

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

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

- b) Panneau 3 mn.

Évacuation générale de la grille, pilotes et officiels exceptés.

- c) Panneau 1 mn.

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

- d) Panneau 30 sec.

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

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

- Sa voiture sera poussée jusqu'aux stands dès le départ du tour de lancement ; il ne pourra rejoindre la course qu'après le passage de la dernière voiture devant la sortie des stands.
- Si une voiture réussit à démarrer après le départ du tour de lancement et à la condition qu'elle soit demeurée sur la piste, elle pourra effectuer le tour de lancement mais il lui est interdit de dépasser un concurrent ; elle prendra

obligatoirement le départ derrière la voiture placée en dernière position sur la grille.

- Cette disposition est également applicable à une voiture qui, même ayant pris le départ régulièrement pour le tour de lancement, ne pourrait pas conserver son placement conformément à la grille de départ.

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

3) DEPART RETARDE

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

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

ARTICLE 15 - SIGNALISATION

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

ARTICLE 16 - RAVITAILLEMENTS

- a) Le système de distribution du carburant peut être assuré par :
 - soit un système centralisé avec un tuyau de ravitaillement par stand ;
 - soit un réservoir autonome par stand. Dans ce cas, pour chaque voiture, un compteur plombé homologué par la FISA, devra équiper chaque installation du système de ravitaillement situé dans le stand. Ce compteur sera sous la responsabilité du concurrent.
- b) Le débit du système de ravitaillement - 50 litres/minute - doit être assuré par le concurrent en toutes circonstances.
- c) L'obligation ou non d'arrêter le moteur lors d'un ravitaillement dépendra de la législation nationale ou locale dont relève l'épreuve.
- d) Le pilote peut rester à bord pendant toute la durée d'un ravitaillement.

- e) 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.

- f) Les ravitaillements en huile doivent être espacés de 330 km minimum, soit (nombre de) tours.

ARTICLE 17 - ARRETS AU STAND - REPARATIONS

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

ravitaillement en essence et le (ou les) technicien(s) des pneumatiques, sont autorisées à travailler simultanément sur une voiture.

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

ARTICLE 18 - CHANGEMENT DE PILOTE

- a) Les changements de voiture et de pilotes ne peuvent s'effectuer qu'aux stands et sous contrôle des Commissaires.
- b) Pendant la course, un pilote ne peut changer de voiture pour une autre, qu'une seule fois, à condition qu'elle soit du même groupe, qu'elle soit inscrite par le même concurrent que la première, qu'elle ait pris le départ et qu'elle soit toujours en course.

ARTICLE 19 - DUREE MAXIMALE DE PILOTAGE

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

ARTICLE 20 - INTERRUPTION OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

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

En cas d'interruption de la course, les voitures seront mises en parc fermé (lieu à préciser dans le Règlement Particulier de l'épreuve).

Aucune intervention de quelque nature que ce soit n'est autorisée sur les voitures pendant toute la durée de l'arrêt de la course, sauf autorisation expresse des Commissaires Sportifs.

a) Arrêt de la course :

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

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

- Dès présentation des drapeaux, toutes les voitures devront ralentir, ne plus se dépasser et rentrer au stand à allure réduite (arrêt possible à tout instant).

- Le classement est celui établi à la fin du tour précédant l'arrêt de la course.

b) Nouveau départ :

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

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

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

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

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

- l'épreuve sera considérée comme étant disputée en deux manches et le classement sera établi en additionnant les temps obtenus ou la distance couverte dans ces deux manches ; le classement de la première manche (partie de la course déjà disputée) sera établi à la fin du tour précédant l'arrêt de la course ; ce classement doit être communiqué aux concurrents avant le départ de la deuxième manche ;
- la distance à parcourir dans la seconde manche sera obtenue en déduisant de la distance totale ou de la durée de la course le nombre de tours couverts ou le temps de course du premier classé de la première manche ;
- la position des voitures sur la grille de départ sera déterminée par l'ordre d'arrivée de la première manche ;
- ne pourront participer à cette deuxième manche que les voitures qui ont pris le premier départ à condition qu'elles aient pu rejoindre leur stand par leurs propres moyens et qu'elles aient été jugées aptes à repartir par les commissaires techniques.

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

- 3) Si au moins 75 % de la distance prévue ou de la durée ont été atteints, la course pourra être considérée comme étant terminée. En cas d'arrêt de la course, le classement sera établi à la fin du tour précédant l'interruption de l'épreuve.

- 4) Au cas où un nouveau départ est donné, celui-ci aura lieu au moins trente minutes après l'interruption de la course.

ARTICLE 21 --VOITURES PILOTES

- a) La (les) Pace-Car(s) - voiture(s)-pilote - sera mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de Course exclusivement.
- b) La voiture portera les mots "Pace-Car", en caractères de dimensions similaires à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les

côtés. Elle sera munie de trois girophares de même couleur sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté et aura à son bord un observateur capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.

c) Il n'y aura qu'une seule Pace-Car en service à la fois, sauf dans le cas d'un circuit de plus de 7 km de longueur, pour lequel la FISA pourrait autoriser d'autres Pace-Cars, stationnés à équidistance autour du circuit.

d) Sur l'ordre du Directeur de Course, tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes immobiles et la Pace-Car, 3 girophares allumés, pénétrera immédiatement sur la piste, quel que soit l'endroit où se trouve la voiture en tête de course.

Toutes les voitures en course se rangeront en une file derrière la Pace-Car, roulant à sa vitesse ; tout dépassement est interdit, à moins qu'une voiture soit invitée à doubler par un signal de la Pace-Car.

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

e) Pendant l'intervention de la Pace-Car, les voitures en course pourront s'arrêter à leur stand, mais ne pourront rejoindre la piste qu'immédiatement après le passage devant la sortie des stands de la dernière voiture de la file.

f) La Pace-Car sera utilisée jusqu'à ce que toutes les voitures soient alignées derrière elle.

g) Lorsque le Directeur de Course aura décidé la fin de l'intervention de la Pace-Car, celle-ci devra effectuer un tour complet du circuit, girophares éteints, afin de signifier le retrait des drapeaux aux postes de surveillance. Les dépassements restent interdits jusqu'au moment où la Pace-Car, en s'effaçant signale que la course a repris. Dans le cas où plusieurs Pace-Cars sont utilisées simultanément, cette opération exigera une synchronisation.

h) Chaque tour couvert pendant l'intervention de la Pace-Car sera comptabilisé pour la course.

i) Le Règlement concernant l'utilisation des Pace-Cars doit figurer dans le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 22 - ARRIVEE

a) Le signal d'arrivée sera donné dès qu'une voiture aura couvert la distance ou que la durée de l'épreuve sera écoulée. (Durée maximale : 6 heures pour les épreuves de 1000 km).

b) Au cas où, par inadvertance, le signal de fin de course serait donné prématurément, l'épreuve sera considérée comme terminée.

c) Si le signal de fin de course est présenté trop tard, le classement sera établi en fonction des positions qu'occupaient les voitures au moment où la distance réglementaire est couverte ou la durée révolue.

d) Après présentation du drapeau à damiers, toutes les voitures couvriront, en principe, un tour supplémentaire à allure réduite, sauf dispositions contraires.

- e) Le dernier tour doit être couvert conformément à l'Article 9 des Prescriptions Générales des Championnats de la FIA.

ARTICLE 23 - PARC FERME

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

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

ARTICLE 24 - CONDITIONS DE CLASSEMENT

1) - Voitures

- a) La voiture ayant couvert la distance imposée dans le temps le plus court, ou ayant couvert la plus grande distance dans le temps prescrit sera classée première.
- b) Toutes les voitures seront classées en tenant compte du nombre de tours couverts et de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée.
- c) Pour être classée, une voiture doit avoir couvert au moins 70 % de la distance parcourue par la voiture ayant remporté l'épreuve ; elle doit en outre franchir la ligne d'arrivée lors de la présentation du drapeau à damiers :
- dans une épreuve basée sur la distance : après que le vainqueur l'ait franchie ;
 - dans une épreuve basée sur la durée, après l'échéance du temps prescrit.
- Des classements séparés seront établis pour les voitures du Groupe C2 et pour les voitures du Groupe B. Ces voitures doivent avoir réalisé au moins 70 % de la distance effectuée par les voitures qui ont gagné leur groupe.
- d) Quand une épreuve a été arrêtée entre la fin du 2ème tour et 75 % de la distance ou de la durée prescrites, et qu'un nouveau départ a été donné (voir Article 20b), le classement est obtenu de la même façon que pour une épreuve disputée par manches.

2) Pilotes

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

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

ARTICLE 25 - ATTRIBUTION DES POINTS

1) Constructeurs

- a) Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs,

réservé aux constructeurs de voitures du Groupe C1, sera attribué à la marque qui aura totalisé le plus grand nombre de points.

b) Pour chaque épreuve un classement spécial sera extrait du classement général pour l'attribution des points comptant pour le Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs.

c) Pour chaque épreuve, deux classements seront extraits du classement général pour les voitures du Groupe C2 et du Groupe B afin d'attribuer des points pour les Coupes FIA Groupe C2 et Grand Tourisme.

d) Pour le Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs (Groupe C1) et les Coupes FIA Groupes C2 et Grand Tourisme, il sera tenu compte des résultats dans les limites de l'Article 11 des Prescriptions Générales des Championnats FIA (Cf. Code Sportif).

e) Barème des points :

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

f) Pour chaque marque, seule la voiture la mieux placée marquera des points, sauf cas de départage des ex-aequo, prévu ci-après.

g) Pour les marques dont le total de points serait identique, la règle de départage sera la suivante :

1 - d'après la qualité des places dans le contingent d'épreuves qualificatives ayant servi à constituer le total de points de chaque marque, en ne tenant compte que d'une place par épreuve pour chaque marque ;

2 - d'après la qualité des places dans toutes les épreuves qualificatives auxquelles les marques ex-aequo auront pris part, en ne tenant compte que d'une seule place par épreuve pour chaque marque ;

3 - d'après la qualité des places obtenues dans toutes les épreuves qualificatives auxquelles les marques auront pris part, avec cumul, s'il y a lieu, de plusieurs places pour une même marque dans une même épreuve ;

4 - en cas de nouvel ex-aequo, la FISA désignerait elle-même le vainqueur en se basant sur telles autres considérations qu'elle jugerait convenables.

h) 1 - Si la fin de la course intervient avant que 20 % de la durée ou de la distance prévues n'aient été couverts, aucun point ne sera attribué.

2 - Si la fin de la course intervient entre 20 et 60 % de la durée ou de la distance prévues les points seront divisés par 2.

3 - Si la fin de la course intervient après que 60 % de la durée ou de la distance prévues aient été couverts, la totalité des points sera attribuée.

2) Pilotes

- a) Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes sera attribué au(x) conducteur(s) qui aura(ont) totalisé le plus grand nombre de points.
- b) Pour l'obtention du titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes, il sera tenu compte des résultats dans les limites de l'Article 11 des Prescriptions Générales des Championnats FIA (cf. Code Sportif).
- c) Barème des points en fonction du classement général de l'épreuve :

Aux pilotes de la voiture classée :	Groupe C1	C2	B
1ère	20 points	22	23
2ème	15 points	17	18
3ème	12 points	14	15
4ème	10 points	12	13
5ème	8 points	10	11
6ème	6 points	8	9
7ème	4 points	6	7
8ème	3 points	5	6
9ème	2 points	4	5
10ème	1 point	3	4

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

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

ARTICLE 26 - REMISE DES PRIX ET CONFERENCE DE PRESSE

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

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

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

ARTICLE 27 - REGLEMENTS

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

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

ARTICLE 28 - INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

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

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

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

ARTICLE 29 - APPLICATION DES REGLEMENTS

En cas de désaccord quant à l'interprétation des règlements, ou des autres textes régissant le Championnat du Monde d'Endurance, ou des instructions données par les Commissaires Sportifs, la décision de ces derniers sera définitive, sauf le droit de réclamation et d'appel prévu à l'Article 32 ci-dessous, et sauf si la FISA en décide autrement.

ARTICLE 30 - JURIDICTION

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

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

ARTICLE 31 - PENALITES - MISE HORS COURSE

- a) L'interprétation du règlement et notamment le choix des sanctions lorsque le présent règlement ne les a pas fixés automatiquement relèvent du Collège des Commissaires Sportifs, à la majorité des présents.
- b) Toute décision concernant une pénalité en temps ou la mise hors course de conducteurs ou de voitures, et prise par les Commissaires Sportifs, sera notifiée par le Directeur de Course aux concurrents et aux Commissaires des stands intéressés, par écrit et dans les meilleurs délais.
- c) Dans le cas d'une mise hors course, le conducteur de la voiture incriminée sera également averti par les signaux réglementaires.

Il est également souhaitable que le concurrent ou son représentant présente au pilote son propre signal "stop". Si le conducteur ne

s'arrête toujours pas, des sanctions supplémentaires peuvent être prises.

- d) Le fait de mentionner une sanction précise dans le Règlement particulier n'empêche pas que d'autres sanctions supplémentaires soient appliquées si cela est nécessaire.

ARTICLE 32 - RECLAMATIONS ET APPELS

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

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

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

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

ARTICLE 33 - OFFICIELS

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

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

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

ARTICLE 34 - DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

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

ARTICLE 35 - FONDS DE PRIX

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

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

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

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

ANNEXESANNEXE ALISTE DES EPREUVES QUALIFICATIVES

23 AVRIL	MONZA* (I)
13 MAI	SILVERSTONE* (GB)
16-17 JUIN	LE MANS* (F)
15 JUILLET	NURBURGRING* (D)
29 JUILLET	BRANDS HATCH (GB)
5 AOUT	MOSPORT* (CDN)
2 SEPTEMBRE	SPA-FRANCORCHAMPS* (B)
16 SEPTEMBRE	IMOLA (I)
30 SEPTEMBRE	FUJI* (J)
14 OCTOBRE	FUENGIROLA (E)
1er DECEMBRE	KYALAMI* (ZA)

Les épreuves marquées d'une astérisque comptent pour le Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs.

ANNEXE B :

NUMEROS PERMANENTS PRIORITAIRES :

GROUPE C1 :

1 - 2 - 3	PORSCHE	19 BRUN
4 - 5 - 6	LANCIA	21 - 22 CHARLES IVEY RACING
7 - 8	JOEST	24 PEUGEOT
9	BRUN	25 GRID-PORSCHE
10 - 11	KREMER	31 - 32 ASTON-MARTIN DOWNE
12	JOEST	33 - 34 JOHN FITZPATRICK RACING
13	COUGAR	44 JAGUAR
14	PORSCHE CANON	55 JOHN FITZPATRICK RACING
15	PORSCHE JOEST	

GROUPE C2

71	PEUGEOT
75 - 76	SIVAMA LANCIA
77	ECURIE ECOSSE
80 - 81 - 82	-VESUVIO RACING

GROUPE B

101	JENS WINTHER
110 - 111	CHARLES IVEY RACING

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

FIA 1984 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

GENERAL CONDITIONS

- Art. 1 The FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP is made up of ONE TITLE for the MANUFACTURERS and one TITLE for the DRIVERS, a FIA Cup for Group C2 cars and a FIA Cup for Group B cars.
- Art. 2 The WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP will include a maximum of TWELVE RACES. These TWELVE events will be qualifying races for the World Championship for DRIVERS title with a maximum of 2 events in any one country.
- Of these 12 events, a maximum of NINE events will count also for the World Championship for MANUFACTURERS title with only one event per country except the North American continent where there may be a maximum of two.
- Art. 3 The list of qualifying races for the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP will be drawn up by the FISA.
- Art. 4 All the concerned parties : ASNS, Associations, Officials, Promoters, Organizers, Manufacturers, Competitors and Drivers may only participate in the FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP on the condition that they respect all the texts and documents which govern them.
- Art. 5 This Championship is governed, within the framework of the FIA International Sporting Code, by :
- The International Sporting Code ;
 - These General prescriptions ;
 - Technical Regulations applying to the eligible cars ;
 - Supplementary Regulations (Chapter 1) ;
 - Standard Regulations for these events (Chapter 2).
- Art. 6 No Manufacturer, Manufacturer's Association, nor competitor may organize or be associated with an ASN, a club affiliated to this ASN, or an organizer, for the organization of an event of the WORLD ENDURANCE Championship.
- Art. 7 Neither the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP, nor one of its qualifying rounds may include the name of a car make in its title.

CHAPTER 1

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

ARTICLE 1 / DEFINITION OF THE EVENT

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

ARTICLE 2 / ORGANISATION

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

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

ARTICLE 3 / SPECIFIC INFORMATION FOR THE EVENT

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

CHAPTER 2

STANDARD REGULATIONS FOR EVENTS

ARTICLE 1 - ELIGIBLE CARS

- a) The event is open to cars of Groups C1, C2 and Group B in conformity with Appendix J of the SPORTING CODE and with the Technical Regulations of the FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP. Group B cars shall also comply with the regulations regarding the fuel consumption of Group C1.
- b) Distinguishing national colours are not compulsory, as stipulated in Appendix I of the Code.
- c) Advertising on cars is authorized within the limits set by the National Sporting Authority of the Organizer. It shall not clash with the interests of the entrant or the team.
- d) The name of the drivers and the make of the car shall appear in a visible position on the outside of the bodywork in accordance with the Prescriptions of the Sporting Code (Chapter XVI).
- e) Each car shall bear its race numbers.
- f) A preferential and distinct numbering system shall be assigned to cars of Group C1 : 1 to 69 (black numbers on a white background). The Group C2 cars shall bear the numbers from 70 up to 99 (red numbers on a white background). Group B cars shall bear the numbers from 100.
- g) For races which are run partly at night, the side numbers should be adequately illuminated.

ARTICLE 2 - FUEL

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

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

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

ARTICLE 3 - ENTRIES

- a) Closing date for entries may not be later than 15 days preceding the date scheduled for the race.
- b) The organizers may not refuse the entry of a driver if he has already obtained at least 30 % of the total number of points scored by the driver leading in the provisional classification of the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS.
- c) For the first qualifying event of the year, for either WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP, the classifications used for the awarding of the 1983 titles shall be taken into consideration.
- d) For any car taking part in the event (or any part thereof) a complete entry form nominating a minimum of two drivers must be submitted.

ARTICLE 4 - TEAMS

A car must not be driven by more than three drivers.

ARTICLE 5 - DRIVERS' AND COMPETITORS' LICENCES

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

ARTICLE 6 - RESPONSIBILITIES OF THE ENTRANTS AND THE DRIVERS

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

ARTICLE 7 - INSURANCE

- a) 30 days before the race, the organizer must send the FISA the particulars of the risks covered by the insurance policy, which must be in conformity with national laws in force. This insurance policy shall be held at the disposal of the competitors.
- b) Drivers participating in the event may be considered "third parties" among themselves, depending on the national legislation with regard to insurance.

ARTICLE 8 - ADMINISTRATIVE CHECKING

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

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

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

ARTICLE 9 - SCRUTINEERING

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

properly fulfilled ;

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

ARTICLE 10 - PRACTICE AND QUALIFICATIONS

a) For the events :

- 800 km - 1000 km

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

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

- Of more than 1000 km :

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

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

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

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

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

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

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

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

Group C1 - Group C 2 :

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

The organizers may require a lower percentage.

Group B :

A maximum of 110 % of the average of the three best times achieved by Group B cars during official timed practice sessions.

The qualification minimum must be achieved by each driver.

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

Should one or several practice sessions be interrupted in this manner, no protests may be accepted on the possible effects concerning the qualification of the drivers and the cars.

- h) All the laps of the official timed practice sessions shall be timed in order to determine the position of the driver at the start, in accordance with the prescriptions of Article 13 b.
- i) If the number of cars qualified is more than the number of cars admitted at the start, three reserves shall be designated, in the order of times achieved during practice.
- j) Provided that they do not exceed the maximum number of cars prescribed, the Stewards of the Meeting may admit a maximum of 3 cars to the start which have not achieved the qualification minimum as laid out above for reasons of "force majeure". They may, however, only be allowed to start as long as :
 - they do not eliminate cars already qualified,
 - they are judged capable of achieving the qualification minimum,
 - the drivers offer all safety guarantees (knowledge of circuit, etc...).

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

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

ARTICLE 11 - BRIEFING

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

ARTICLE 12 - GENERAL SAFETY DISCIPLINE

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

If the driver alone is unable to remove his car from a dangerous position, the track marshals are obliged to lend him assistance. In this case if the driver succeeds in restarting his car without any external help, and rejoins the race without committing any breach of the regulations and without gaining any advantage from the preceding movement of the car to a safer position, he will not be excluded from the race.
- c) Any repairs outside the pits must be carried out by the driver alone using any tools or parts transported in his car.
- d) Any refuelling outside the pits is forbidden.

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

ARTICLE 13 - STARTING GRID

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

ARTICLE 14 - START

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

- 1) The pit and track exit shall be closed 10 minutes before the start. Any car not having left the pit area may not start until the entire field has passed the pit exit after the start has been given.
The closing of the pit exit shall be signalled by a sound warning given 2 minutes earlier.
- 2) The approach of the start shall be announced by the showing of boards which shall be accompanied by an audible warning.
 - a) 5 mn board. Start of the count-down.

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

b) 3 mn board.

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

c) 1 mn board.

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

d) 30 sec. board.

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

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

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

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

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

3) Start delayed

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

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

Information will be given to the competitors.

ARTICLE 15 - SIGNALLING

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

b) If an entrant uses a radio to communicate with the pits and his cars or the signalling posts, this should be installed in conformity with

the Supplementary Regulations of the event and the administrative texts in force in the organising country.

ARTICLE 16 - REFUELLING

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

ARTICLE 17 - PIT STOPS - REPAIRS

- a) It is forbidden to change cylinder blocks (crankshaft case and cylinders), the cylinder-heads, and the casing of the gear-box and the axle (differential), the chassis or the monocoque structure, under pain of exclusion.
- b) The use of any spark-generating device or high temperature device is prohibited in the pits and on the pit lane.
- c) After each pit stop, the mechanics must clear the ground of any equipment which may have been put there.
- d) If a driver passes his pit before stopping, his car may be pushed only to its pit and by its mechanics.
- e) The use of the reverse gear in the pits is strictly forbidden, on pain of sanctions.
- f) The car must re-enter the track under the authority of a responsible official who may have at his disposal a green and a red light (compulsory stop).
- g) If petrol is stocked in a pit, the entrant must supply at least two effective extinguishers with a minimum capacity of 5 kg each and ensure that they are functioning properly.
- h) The storage of any petrol in the pits must be in conformity with, and provided for in, Chapter 1 of the Supplementary Regulations of the event and with the laws of organising country.
- i) During any pit stops, the driver is obliged to turn off his engine (except for in cases as laid down in Article 16). For any tuning or

regulating, the engine may be started with the help of an auxiliary source of energy. However, when the car goes to join the race again, the engine must be started by the driver from his seat, with the means available on board.

- j) With the exception of a makeshift repair carried out in a safe place by the driver alone with the means on board (all material or human aid being forbidden) any refuelling operation, maintenance work or repairs may only be carried out in front of or in the car's pit.
- k) When the car stops at the pits, a maximum of four persons including the technicians of the specialized firms (brakes, lighting, etc...) but excluding the two fuel attendants and the tyre technicians are authorized to work simultaneously on a car.

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

ARTICLE 18 - CHANGE OF DRIVER

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

ARTICLE 19 - MAXIMUM DRIVING TIME

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

ARTICLE 20 - STOPPING OR NEUTRALISATION OF THE RACE

In case of interruption of the race, the cars shall proceed to the parc fermé. (Place to be indicated in the Supplementary Regulations of the event).

No intervention of any nature whatsoever is authorised on the cars during the entire time between the stopping of the race and the restart, unless expressly authorised by the Stewards of the Meeting.

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

- a) Stopping of the race

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

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

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

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

b) New start

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

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

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

- If the number of starters is less than the authorised total, reserves may be called to start in order to complete the field.

- The race shall be re-run over the distance set and using the same grid as was used during the first start, except in the case of "force majeure".

2) If more than two complete laps, but less than 75 % of the set distance or duration have been covered by the leading car :

- the event shall be considered as being run in two parts and the results will be determined by adding up the times obtained or the distance covered in these two parts. The results of the first part (part of the race already run) shall be determined at the end of the lap before the race was stopped ; the results must be conveyed to the competitors before the start of the second part,

- the distance to be run in the second part shall be calculated by deducting the number of laps covered or the race time of the winner of the first part from the total distance or duration of the race,

- the position of the cars on the starting grid shall be determined by the order in which they arrived at the finish of the first leg,

- only cars which started in the first leg may participate in the second heat, provided that they have not been officially retired from the race, that they were able to return to the pits under their own power and that they have been passed fit to restart by the scrutineers. No reserves shall be allowed to start in the second part.

3) If at least 75 % of the set distance or duration is covered, the race shall be considered as having been terminated.

Should the race be stopped, the classification shall be established at the end of the lap preceding the stopping of the event.

4) Should a new start be given, it shall be given at least 30 minutes after the stopping of the race.

ARTICLE 21 - PACE-CARS

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

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

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

ARTICLE 22 - FINISH

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

- e) The last lap must be covered in compliance with the General Prescriptions for the FIA Championships (Art. 9).

ARTICLE 23 - PARC FERME

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

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

ARTICLE 24 - CLASSIFICATION REQUIREMENTS

1. CARS

- a) The car having covered the prescribed distance in the shortest time, or having covered the greatest distance in the prescribed time shall be classified first.
- b) All the cars shall be classified taking the number of laps completed and the order in which they have crossed the finishing line into consideration.
- c) In order to be classified, a car must have covered at least 70 % of the distance run by the car which has won the event ; moreover, it must have crossed the finishing line under the chequered flag:
- in a race based on distance, after the winner has crossed it ;
 - in a race based on time, after the expiry of the prescribed time.

Separate classifications will be established for both Group C2 and Group B cars. These cars must have achieved 70 % of the distance run by the car which has won the group.

- d) When a race has been stopped between the end of the second lap and 75 % of the prescribed distance or the duration and when a new start has been given (see Art. 20 b) the results are determined in the same way as for an event run in parts.

2. DRIVERS

Any drivers taking part in a WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP event shall score points provided that :

- he has driven for at least 30 % of the distance covered by his car ;
- he has only driven ONE SINGLE CAR throughout the duration of the event.

ARTICLE 25 - AWARDING OF POINTS

1. MANUFACTURERS

- a) The title of WORLD ENDURANCE CHAMPION for MANUFACTURERS reserved for the Manufacturers of Group C1 cars shall be awarded to the Make which has scored the highest number of points.

- b) In every event, a classification shall be established from the General Classification in order to award points for the World Endurance Championship for Manufacturers.
- c) In every event, two classifications shall be established from the general classification for Group C2 cars and Group B cars in order to award points for the FIA Group C2 Cup and FIA Grand Touring Cup.
- d) For both the WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP for MANUFACTURERS (Group C1) and the FIA Group C2 Cup and the FIA Grand Touring Cup, all the results within the limits of Art. 11 of the General Prescriptions of the FIA Championships (cf. Sporting Code), shall be taken into consideration.
- e) Scale of points :
- | | | | |
|---------------|-------------|----------------|------------|
| For 1st place | : 20 points | For 6th place | : 6 points |
| For 2nd place | : 15 points | For 7th place | : 4 points |
| For 3rd place | : 12 points | For 8th place | : 3 points |
| For 4th place | : 10 points | For 9th place | : 2 points |
| For 5th place | : 8 points | For 10th place | : 1 point |
- f) For each make only the car having obtained the best placing shall score points except in case of a dead-heat as provided for hereafter.
- g) The rule for deciding between makes which have scored exactly the same total of points shall be as follows :
1. According to the value of the placings obtained in all of the qualifying events retained for the granting of the total of points of each make, while taking into account only one placing per event for one and the same make ;
 2. According to the value of the placings in all the qualifying events in which the ex-aequo makes have taken part, while taking into account only one placing per event for one and the same make ;
 3. According to the value of the placings obtained in all qualifying events in which the makes have participated, with the possible addition of several placings for the same make in the same event ;
 4. In case of a further tie, the FISA would itself nominate the winner, on the basis of such considerations as it would deem appropriate.
- h) 1. If the race is brought to an end before 20 % of the set duration or distance has been covered, no points shall be awarded.
2. If the race is brought to an end when between 20 % and 60 % of the set duration or distance has been covered, half the points shall be awarded.
3. If the race is brought to an end after 60 % of the duration or distance has been covered, all the points shall be awarded.

2. DRIVERS' TITLE

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

- b) In the attributing of the title of WORLD ENDURANCE CHAMPION for DRIVERS, all the results within the limits of Art. 11 of the General Prescriptions of the FIA Championships shall be taken into consideration.

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

To the drivers of the car placed :	GROUP C1	C2	B
1st	20 points	22	23
2nd	15 points	17	18
3rd	12 points	14	15
4th	10 points	12	13
5th	8 points	10	11
6th	6 points	8	9
7th	4 points	6	7
8th	3 points	5	6
9th	2 points	4	5
10th	1 point	3	4

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

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

ARTICLE 26 - PRIZE GIVING AND PRESS CONFERENCE

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

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

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

ARTICLE 27 - REGULATIONS

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

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

ARTICLE 28 - INSTRUCTIONS AND MESSAGES TO THE COMPETITORS

Under exceptional circumstances, the Stewards of the Meeting may give instructions to the competitors by means of special circulars, in conformity with Article 66 and 141 of the International Sporting Code.

These circulars shall be distributed to all the competitors who must confirm receipt thereof by signature.

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

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

ARTICLE 29 - APPLICATION OF THE REGULATIONS

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

ARTICLE 30 - JURISDICTION

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

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

ARTICLE 31 - PENALTIES - EXCLUSION FROM THE RACE

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

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

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

ARTICLE 32 - PROTESTS AND APPEALS

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

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

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

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

ARTICLE 33 - OFFICIALS

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

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

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

ARTICLE 34 - PROTOCOL PROVISIONS

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

ARTICLE 35 - PRIZE FUND

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

b) COMMON FUND

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

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

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

APPENDIX B

PRIORITY PERMANENT NUMBERS :

GROUP C1 :

19 BRUN	PORSCHE	1 - 2 - 3
21 - 22 CHARLES IVRY RACING	LANCIA	4 - 5 - 6
24 PEUGEOT	JOEST	7 - 8
25 GRID - PORSCHE	BRUN	9
31 - 32 ASTON MARTIN DOWNE	KREMER	10 - 11
33 - 34 JOHN FITZPATRICK	JOEST	12
44 JAGUAR	COUGAR	13
52 JOHN FITZPATRICK RACING	CANON	14
	JOEST	15

GROUP C2 :

	PEUGEOT	71
	SIVAMA MOTORS	75 - 76
	ECURIE ECOSSE	77
	-VESWALIO RACING	80 - 81 - 82

GROUP B :

	JENS WINTNER	101
	CHARLES IVRY RACING	110 - 111

APPENDIX A

LIST OF THE QUALIFYING EVENTS

APRIL 23RD	<u>MONZA (I)</u>
MAY 13TH	<u>SILVERSTONE (GB)</u>
JUNE 16TH-17TH	<u>LE MANS (F)</u>
JULY 15TH	<u>NURBURGRING (D)</u>
JULY 29TH	<u>BRANDS HATCH (GB)</u>
AUGUST 5TH	<u>MOSPORT (CDN)</u>
SEPTEMBER 2ND	<u>SPA-FRANCORCHAMPS (B)</u>
SEPTEMBER 16TH	<u>IMOLA (I)</u>
SEPTEMBER 30TH	<u>FUJI (J)</u>
OCTOBER 14TH	<u>FUENGIROLA (E)</u>
DECEMBER 1ST	<u>KYALAMI (ZA)</u>

The underlined events also count towards the World Endurance Championship for Manufacturers.

APPENDIX B

PRIORITY PERMANENT NUMBERS :

GROUP C1 :

1 - 2 - 3	PORSCHE	19 BRUN
4 - 5 - 6	LANCIA	21 - 22 CHARLES IVEY RACING
7 - 8	JOEST	24 PEUGEOT
9	BRUN	25 GRID - PORSCHE
10 - 11	KREMER	31 - 32 ASTON MARTIN DOWNE
12	JOEST	33 - 34 JOHN FITZPATRICK
13	COUGAR	44 JAGUAR
14	CANON	55 JOHN FITZPATRICK RACING
15	JOEST	

GROUP C2 :

71	PEUGEOT
75 - 76	SIVAMA MOTORS
77	ECURIE ECOSSE
80 - 81 - 82	-VESUVIO RACING

GROUP B :

101	JENS WINTHER
110 - 111	CHARLES IVEY RACING.

ANNEXE J, REGLEMENT GROUPE C ART. 257, NOUVEL ARTICLE 2.3
APPENDIX J, GROUP C REGULATIONS ART. 257, NEW ARTICLE 2.3

«Structure principale :

Partie entièrement suspendue de la structure du véhicule à laquelle les charges de la suspension et/ou des ressorts sont transmises, et s'étendent longitudinalement de la fixation de suspension sur le châssis le plus en avant, à l'avant, à la fixation la plus en arrière, à l'arrière.»

(à partir du 1.1.84)

«Main structure :

The fully sprung structure of the vehicle to which the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the foremost front suspension mounting on the chassis to the rearmost one at the rear.»

(as from 1.1.84)

ANNEXE J

1) **Modification au chapitre «Prescriptions Générales»**

ROUES (Art. 5)

Ajouter à la fin de cet article :

«Quand des pneus multiples sont montés comme partie d'une roue complète, celle-ci doit respecter les dimensions maximales prévues pour le groupe dans lequel ils sont utilisés (Voir Article 255.5.4 et 256.5)».
(à partir du 1.1.85)

2) **Modification au chapitre «Equipement de Sécurité»**

LISTE DES CONSTRUCTEURS AGREES (Article 15.3)

Ajouter :

Société Lyonnaise des Réservoirs Souples
18, rue Guillaume-Tell
75017 PARIS - FRANCE

3) **Modifications au chapitre «Réglementation spécifique au Groupe A»**

BOULONS ET ECROUS (Article 5 - Voir Bulletin No 179)

Le texte de cet article doit être lu comme suit :

«Dans toute la voiture, tout écrou, boulon, vis, peut être remplacé par un autre écrou, boulon, vis».
(à partir du 1.1.84)

SOUPAPES (Article 5.1.10)

La deuxième phrase est modifiée comme suit :

«La levée maximum des soupapes doit être maintenue avec une tolérance de +0,3 mm».
(à partir du 1.1.84)

BOITE DE VITESSES (Article 5.2.2)

Ajouter à la fin du texte existant :

« ... dans les mêmes conditions que pour l'Article 5.1.14».
(à partir du 1.1.84)

BOITE DE VITESSES (Article 5.2.2 - Voir Bulletin No 182)

Dans la modification parue dans ce Bulletin, le mot «**pignons**» doit être changé en «**engrenages**».
(à partir du 1.1.84)

SUSPENSION (Article 5.5)

La première phrase doit être lue comme suit :

«L'emplacement des points d'ancrage de la suspension aux porte-moyeux et à la coque doit rester inchangé».
(à partir du 1.1.85)

AMORTISSEURS (Article 5.3.6 - Voir Bulletin No 179)

La phrase suivante doit être supprimée de cet article :

«Les jambes Mac Pherson fixées par des excentriques seront acceptées, mais l'assiette d'origine doit être conservée».
(à partir du 1.1.84)

4) Modification au chapitre « Formule Internationale No 2 / No 3 »

STRUCTURE PRINCIPALE (Article 1.14)

Introduire après l'article 1.13 la définition de la **structure principale**, comme suit :

«Partie entièrement suspendue de la structure du véhicule à laquelle les charges de la suspension et/ou des ressorts sont transmises, et s'étendent longitudinalement de la fixation de suspension sur le châssis la plus en avant, à l'avant, à la fixation la plus en arrière, à l'arrière».
(à partir du 1.1.84)

LISTE DES CONSTRUCTEURS AGREES (Article 6.3.d)

Ajouter :

Société Lyonnaise des Réservoirs Souples
18, rue Guillaume-Tell
75017 PARIS - FRANCE

STRUCTURE DEFORMABLE (Article 6.4.a)

Ajouter à la fin de cet article :

«Alternativement, la construction sandwich peut comprendre deux feuilles de 1,5 mm d'épaisseur de résistance à la traction de 14 tonnes/pouce carré (225 N/mm²)».
(à partir du 1.1.84)

ROUES ET PNEUS (Article 11.2)

Dans cet article, le mot «**roue**» doit être remplacé par «**roue complète**».
(à partir du 1.1.84)

STRUCTURES LATERALES DE PROTECTION (Article 13.5.b)

La dernière phrase est changée comme suit :

«Les radiateurs peuvent être **intégrés** dans cette structure».
(à partir du 1.1.84)

APPENDIX J

1) **Modification to the Chapter «General Prescriptions»**

WHEELS (Article 5)

Add to the end of this article :

«When multiple tyres are fitted as part of a complete wheel, the latter must comply with the maximum dimensions for the Group in which these tyres are used (See Article 255.5.4 and Article 256.5)».

2) **Modification to the Chapter «Safety Equipment»**

LIST OF APPROVED MANUFACTURERS (Article 15.3)

Add :

Société Lyonnaise des Réservoirs Souples
18, rue Guillaume-Tell
75017 PARIS - FRANCE

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

NUTS AND BOLTS (Article 5 - See Bulletin No 179)

The text of this article should read as follows :

«Throughout the car, any nut, bolt, screw, may be replaced by another nut, bolt, screw».
(as from 1.1.84)

VALVES (Article 5.1.10)

The second sentence is modified as follows :

«Maximum valve lift must be maintained with a tolerance of +0.3 mm».
(as from 1.1.84)

GEARBOX (Article 5.2.2)

Add to the end of the existing text :

« ... in the same conditions as for Article 5.1.14».
(as from 1.1.84)

GEARBOX (Article 5.2.2 - See Bulletin No 182)

In the modification which was published in this Bulletin, the word «pinions» should be changed to «gears».
(as from 1.1.84)

SUSPENSION (Article 5.3)

The first sentence should read as follows :

«The position of the mounting points of the suspensions to the wheel uprights and to the shell must remain unchanged».
(as from 1.1.85)

SHOCK ABSORBERS (Article 5.3.6 - See Bulletin No 179)

The following sentence must be deleted from this article :

«Mac Pherson struts attached by eccentric bolts will be accepted, but the original trim must be preserved».
(as from 1.1.84)

4) Modification to the Chapter «International Formula No 2 / No 3»

MAIN STRUCTURE (Article 1.14)

Introduce after Article 1.13, the following definition of the main structure :

«The fully sprung structure of the vehicle to which the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the foremost front suspension mounting on the chassis to the rearmost one at the rear».
(as from 1.1.84)

LIST OF APPROVED MANUFACTURERS (Article 6.3.d)

Add :

Société Lyonnaise des Réservoirs Souples
18, rue Guillaume-Tell
75017 PARIS - FRANCE

CRUSHABLE STRUCTURE (Article 6.4.a)

Add to the end of this article :

«Alternatively the sandwich construction may include two sheets of 1.5 mm thickness having a tensile strength of 14 tons/square inch (225 N/mm²)».
(as from 1.1.84)

WHEELS AND TYRES (Article 11.2)

In this article, the word «wheel» must be replaced by «complete wheel».
(as from 1.1.84)

LATERAL PROTECTION STRUCTURES (Article 13.5.b)

The last sentence is changed as follows :

«Radiators may be incorporated into this structure».
(as from 1.1.84)

METHODES DE VERIFICATION

Mesure de levée de soupapes en cas de poussoirs hydrauliques

1) Types de commande de soupapes utilisant des poussoirs hydrauliques

- (A) Arbre à cames commandant la soupape à l'aide d'un poussoir, une tige et un culbuteur.
- (B) Arbre à cames commandant la soupape à l'aide d'un poussoir et d'un culbuteur.
- (C) Arbre à cames commandant la soupape à l'aide d'un poussoir.

2) Pièces spéciales devant être utilisées

Le type (A) nécessite un poussoir plein et une tige variable.

Le type (B) nécessite un poussoir plein dont la longueur peut être réglée dans l'endroit même. Il peut être également nécessaire de modifier le culbuteur pour permettre l'ajustement du poussoir. Le rapport standard du culbuteur doit être maintenu.

3) Equipement de mesure nécessaire

- (A) Un gabarit gradué (devant enregistrer des déplacements jusqu'à 13 mm).
- (B) Des extensions de diverses longueurs.
- (C) Une base magnétique qui a un bras d'extension flexible permettant au gabarit gradué d'être au-dessus de la soupape.
- (D) Une plaque en acier (afin de monter le gabarit gradué sur les culasses en aluminium).

4) Procédure

- Types (A) et (B)

- (1) Faire tourner le moteur jusqu'à ce que la soupape à mesurer soit entièrement ouverte.
- (2) Faire tourner le moteur de 360 degrés afin d'assurer la fermeture complète de la soupape, le poussoir reposant sur le cercle de base de la came.
- (3) Enlever le poussoir hydraulique, la tige et le culbuteur.
- (4) Monter le poussoir plein, la tige ajustable et le culbuteur modifié.

- (5) Fixer la plaque en acier au moteur (seulement en cas de culasse en aluminium).
- (6) Positionner la base magnétique avec l'extension graduée située au sommet de la tige de soupape/couvercle du ressort.
- (7) Ajuster le poussoir avec un jeu nul. Il est important d'utiliser le gabarit gradué pour mettre en place le poussoir, étant donné qu'il est impossible d'ajuster avec précision le poussoir manuellement.
- (8) Enlever le gabarit gradué ; s'assurer que l'extension du gabarit est complètement détendue.
- (9) Faire tourner le moteur afin d'enregistrer la levée de soupape maximale.

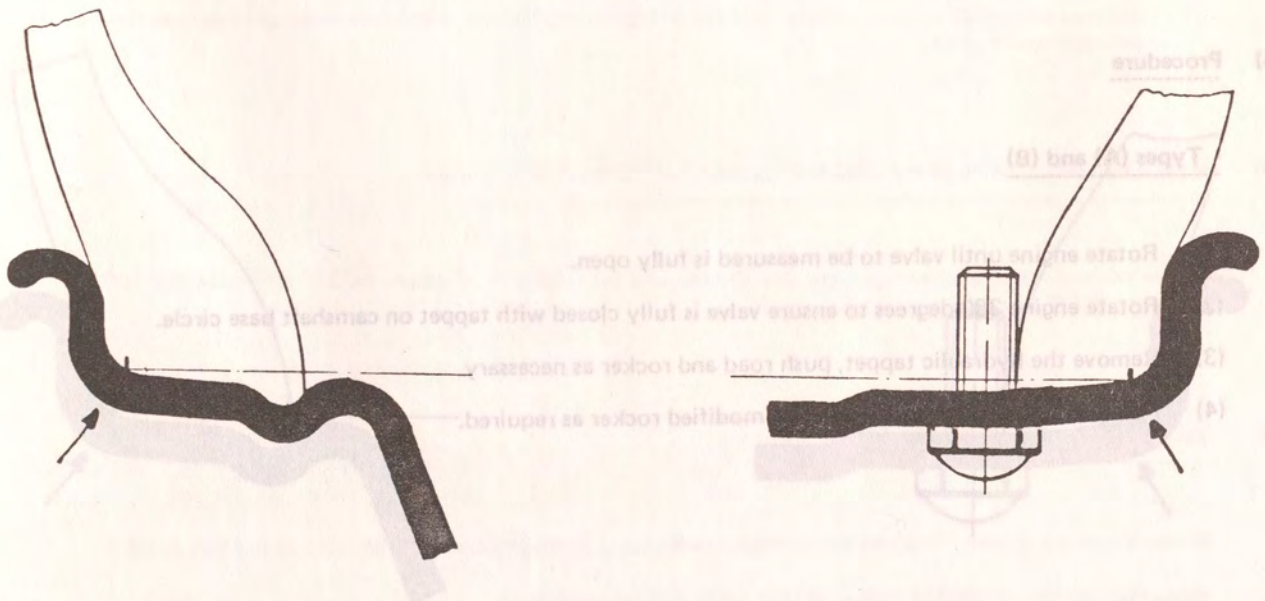
- Type (C)

- (10) Puisque l'arbre à cames agit directement sur la soupape grâce au poussoir, la levée de soupape doit être la même que celle de l'arbre à cames. Par conséquent, l'arbre à cames doit être démonté et mesuré avec un calibre circulaire afin de s'assurer de la levée de soupape.

METHODS DE VERIFICATION

Mesure du diamètre des jantes

Cette mesure doit se faire à partir du point de rencontre entre le pneu et la jante comme indiqué sur les dessins ci-dessous :



CHECKING METHODS

Measurement of valve lift with hydraulic tappets

(1) Types of valve gear using hydraulic tappets

- (A) Camshaft operating valve via tappet, push rod and rocker.
- (B) Camshaft operating valve via tappet and rocker.
- (C) Camshaft operating valve via tappet.

(2) Special parts to be manufactured

Type (A) require a solid tappet and adjustable push rod.

Type (B) require a solid tappet which length can be adjusted in situ. It may also be necessary to modify the rocker to allow access for adjustment to the tappet. The standard rocker ratio must be retained.

(3) Measuring equipment required

- (A) Dial gauge (must record up to 13 mm movement).
- (B) Gauge spindle extensions of various lengths.
- (C) Magnetic base which has flexible extension arm enabling dial gauge to be located over valve.
- (D) Steel mounting plate (for mounting clock gauge on aluminium cylinder heads).

(4) Procedure

- Types (A) and (B)

- (1) Rotate engine until valve to be measured is fully open.
- (2) Rotate engine 360 degrees to ensure valve is fully closed with tappet on camshaft base circle.
- (3) Remove the hydraulic tappet, push rod and rocker as necessary.
- (4) Fit solid tappet/adjustable push rod/modified rocker as required.

- (5) Secure steel mounting plate to engine. (Aluminium cylinder head only).
- (6) Position magnetic base with dial gauge simple located on top of valve stem/spring cap.
- (7) Adjust tappet to zero clearance. It is important to utilise the dial gauge for setting the tappet, as it is impossible to accurately adjust tappet by the feel of hand method.
- (8) Reset dial gauge. Ensure gauge spindle is fully depressed.
- (9) Turn engine to record maximum valve lift.

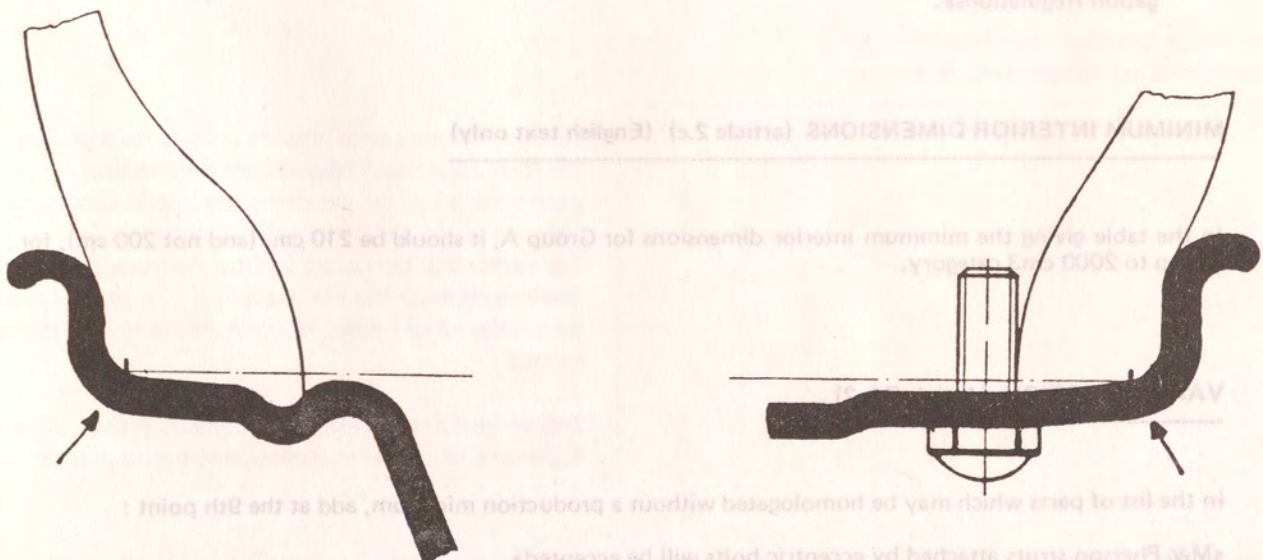
- Type (C)

- (10) As the camshaft operates direct on the valve via the tappet, valve lift must be the same as camshaft lift. Therefore, camshaft should be removed from engine and measured between centres with clock gauge to ascertain actual valve lift.

CHECKING METHODS

Measurement on the diameter of the rims

This measurement must be taken from the meeting point of the tyre and the rims as illustrated by the drawings below :



REGLEMENT D'HOMOLOGATION 1984 GROUPES A / B

1) N.B. :

- «Les évolutions acceptées après la décision de les interdire si les dimensions intérieures ne sont pas celles du Groupe A, sont supprimées.
- Par ailleurs, les voitures homologuées jusqu'à maintenant, ou transférées en Groupe A, et qui ne respecteraient pas les dimensions minimales prévues pour ce groupe, seront transférées en Groupe B au 1.1.87, sauf si leur homologation a pris fin au préalable, dans les délais normaux prévus par le Règlement d'Homologation.»

2) Variante Option (Article 7.b.2)

Dans la liste des éléments pouvant être homologués sans minimum de production, au 9e point, ajouter :

«Les jambes Mac Pherson fixées par des excentriques seront acceptées.»

1984 HOMOLOGATION REGULATIONS - GROUPS A / B

1) N.B.

- «Evolutions accepted after the decision to ban them, if the inner dimensions are not in compliance with those of Group A, shall be done away with.
- «Moreover, those cars homologated up until now, or transferred into Group A, which fail to respect the minimum dimensions laid down for this group, shall be transferred into Group B on 1.1.87, unless the homologation expires beforehand, in accordance with the normal periods laid down in the Homologation Regulations».

2) MINIMUM INTERIOR DIMENSIONS (article 2.c) (English text only)

In the table giving the minimum interior dimensions for Group A, it should be 210 cm (and not 200 cm), for the up to 2000 cm³ category.

3) VARIANT OPTION (Article 7.b.2)

In the list of parts which may be homologated without a production minimum, add at the 9th point :

«Mac Pherson struts attached by eccentric bolts will be accepted».

FICHES D'HOMOLOGATION



Homologation N° _____

Vous trouverez ci-après les nouvelles fiches d'homologation pour les arceaux de sécurité et les turbocompresseurs.

VO Variante option / Option variant

Homologation validée dès le _____
 Homologation valid as from _____

Constructeur de la voiture _____
 Manufacturer of the car _____

Modèle et type _____
 Model and type _____

en groupe _____
 in group _____

ARCEAU / CAGE DE SECURITE

Arceau principal / Main rollbar

Entrées / Longitudinales/diagonales / Longitudinal/diagonal

Arceau avant / Front rollbar

Fabricant de l'arceau / Rollbar manufacturer
 Matériau / Material
 Diamètre extérieur / Exterior diameter
 Epaisseur de paroi / Wall thickness
 Limite élastique / Elastic limit
 Résistance à la traction / Tensile strength
 Poids total y-compris les fixations / Total weight including fixings

HOMOLOGATION FORMS

mm _____ mm _____ mm _____

mm _____ mm _____ mm _____

kg/mm² _____ kg/mm² _____ kg/mm² _____

The new homologation forms for safety rollbars and turbochargers follow :

Arceau/cage complet et hors de la voiture / Complete rollbar/cage outside the car

Nous attestons que le présent arceau / la présente cage de sécurité répond aux dispositions de l'Annexe J de la FIA, en particulier en ce qui concerne ses implantations, ses connexions et ses résistances aux contraintes.
 We certify that the present rollbar/cage complies with the conditions of the FIA Appendix J in particular with regard to its attachments, its connections and its stress resistance.

Signature du représentant du constructeur du véhicule / Signature of the car manufacturer representative



FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

Homologation N°

Extension N°

FICHE D'EXTENSION A L'HOMOLOGATION OFFICIELLE FISA FORM OF EXTENSION TO THE OFFICIAL FISA HOMOLOGATION

VO Variante option / Option variant

Homologation valable dès le _____ en groupe
Homologation valid as from _____ in group _____

Constructeur de la voiture _____ Modèle et type _____
Manufacturer of the car _____ Model and type _____

ARCEAU / CAGE DE SECURITE

ROLLBAR / ROLLCAGE

Arceau principal

Entretoise

Arceau avant

Main rollbar

longitudinale/diagonale
Longitudinal/diagonal
strut

Front rollbar

Fabricant de l'arceau Rollbar manufacturer	_____		
Matériau Material	_____ / _____		
Diamètre extérieur Exterior diameter	_____ mm	_____ mm / _____ mm	_____ mm
Epaisseur de paroi Wall thickness	_____ mm	_____ mm / _____ mm	_____ mm
Limite élastique Elastic limit	_____ kg/mm ²	_____ kg/mm ² / _____ kg/mm ²	_____ kg/mm ²
Résistance à la traction Tensile strength	_____ kg/mm ²	_____ kg/mm ² / _____ kg/mm ²	_____ kg/mm ²
Poids total y-compris les fixations Total weight including fixings	_____ kg		

Arceau/cage complet(` e) hors de la voiture
Complete rollbar/rollcage outside the car

Nous attestons que le présent arceau / la présente cage de sécurité répond aux dispositions de l'Annexe J de la FIA, en particulier en ce qui concerne ses implantations, ses connexions et ses résistances aux contraintes.

We certify that the present rollbar/rollcage complies with the conditions of the FIA Appendix J, in particular with regard to its attachments, its connections and its stress resistances.

Signature du représentant du constructeur du véhicule
Signature of the car manufacturer representative

Marque _____ Modèle _____ N° Homol. _____
 Make _____ Model _____

PHOTOS OU DESSINS DES FIXATIONS SUR LA COQUE : _____
 PHOTOS OR DRAWINGS OF THE ATTACHMENTS ON THE BODY : _____

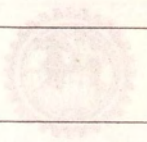


FIGURE D'IDENTIFICATION ADDITIONNELLE POUR MOTEURS TURBOCHARGÉS PAR TURBOCOMPRESSIONS
 ADDITIONAL IDENTIFICATION FORM FOR TURBO CHARGED ENGINES

1. Marque et type du turbo-compresseur
 2. Marque et type de la turbopompe
 3. Nombre d'entrées des gaz d'échappement
 4. Nombre d'entrées des gaz d'admission
 5. Matière

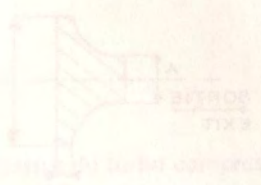
6. Marque et type du turbo-compresseur
 7. Marque et type de la turbopompe
 8. Nombre d'entrées des gaz d'échappement
 9. Nombre d'entrées des gaz d'admission
 10. Matière

11. Marque et type du turbo-compresseur
 12. Marque et type de la turbopompe
 13. Nombre d'entrées des gaz d'échappement
 14. Nombre d'entrées des gaz d'admission
 15. Matière

16. Marque et type du turbo-compresseur
 17. Marque et type de la turbopompe
 18. Nombre d'entrées des gaz d'échappement
 19. Nombre d'entrées des gaz d'admission
 20. Matière

21. Marque et type du turbo-compresseur
 22. Marque et type de la turbopompe
 23. Nombre d'entrées des gaz d'échappement
 24. Nombre d'entrées des gaz d'admission
 25. Matière

26. Marque et type du turbo-compresseur
 27. Marque et type de la turbopompe
 28. Nombre d'entrées des gaz d'échappement
 29. Nombre d'entrées des gaz d'admission
 30. Matière





FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

Homologation N°

Groupe **A/B**
Group

FICHE D'HOMOLOGATION ADDITIONNELLE POUR MOTEURS SURALIMENTÉS PAR TURBOCOMPRESSEUR(S) ADDITIONAL HOMOLOGATION FORM FOR TURBO CHARGED ENGINES

Véhicule : Constructeur _____ Modèle et type _____
Vehicle : Manufacturer _____ Model and type _____

Homologation valable à partir du _____ en groupe _____
Homologation valid as from _____ in group _____

334. Suralimentation Turbocharging

b) Carter de turbine :
Turbine housing :

a) Marque et type du turbo compresseur
Make and type of the turbocharger _____

b1) Nombre d'entrées des gaz d'échappement
Number of exhaust gas entries _____

b2) Matériau
Material _____

c) Roue de turbine :
Turbine wheel :

c1) Matériau
Material _____

c2) Nombre d'aubes
Number of blades _____

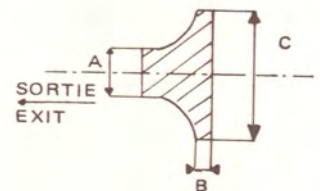
c3) Hauteur(s) d'une aube
Height(s) of blade _____ mm

c4) Préciser les cotes A,B,C, selon le schéma suivant :
Indicate the dimensions A, B, C, according the following sketch :

A = _____ mm

B = _____ mm

C = _____ mm



d) Carter de compression :
Impeller housing :

d1) Nombre d'entrée d'air (mélange)
Number of air entries (gas) _____

d2) Matériau
Material _____

e) Roue de compression
Impeller wheel :

e2) Nombre d'aubes
Number of blades _____

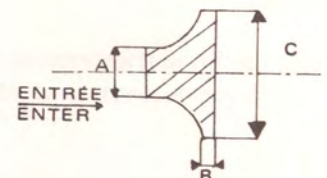
e3) Hauteur(s) d'une aube
Height(s) of blade _____ mm

e4) Préciser les cotes A, B, C selon le schéma suivant :
Indicate the dimensions A, B, C, according to the following sketch,

A = _____ mm

B = _____ mm

C = _____ mm



f) Régulation de la pression :
 Pressure regulation :

f1) Type de régulation de la pression : by-pass soupape de décharge
 Type of pressure adjustment : by-pass relief valve autre cas
 other case

f2) Préciser le type de la soupape et son contrôle
 Indicate the type of the valve and its control _____

g) Système d'échappement :
 Exhaust system :

Dimensions intérieures de l'éventuel tuyau d'échappement entre le collecteur d'échappement et le turbocompresseur (dessin)
 Internal dimensions of the eventual exhaust pipes between exhaust manifold and turbocharger (sketch)

h) Refroidissement de l'air d'admission : oui/non
 Cooling of intake air : yes/no

NOTES

k) Vue de dessus du turbo compresseur
 Plan view of turbocharger

L) Vue de face du turbo compresseur
 Front view of turbocharger

Marque
Make

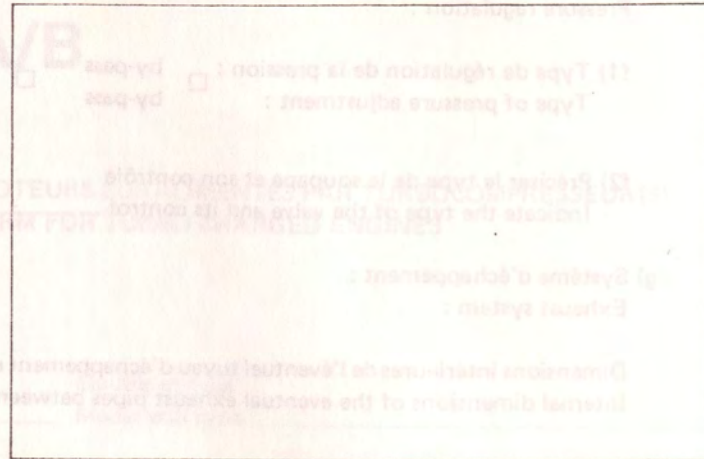
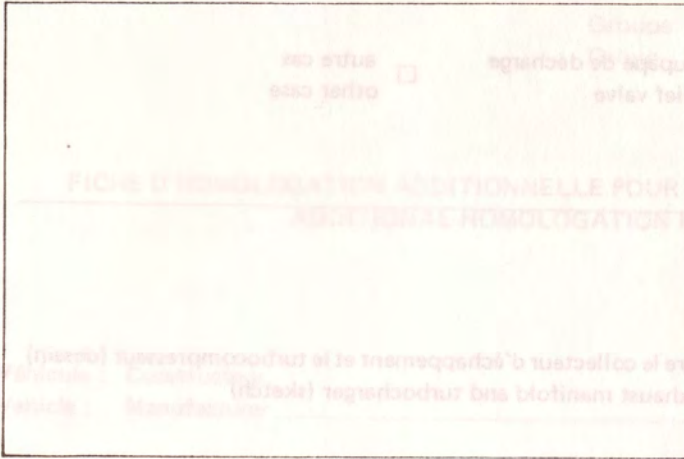
Modèle
Model

N° Homol.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

M) Vue de côté du turbocompresseur
Side view of turbocharger

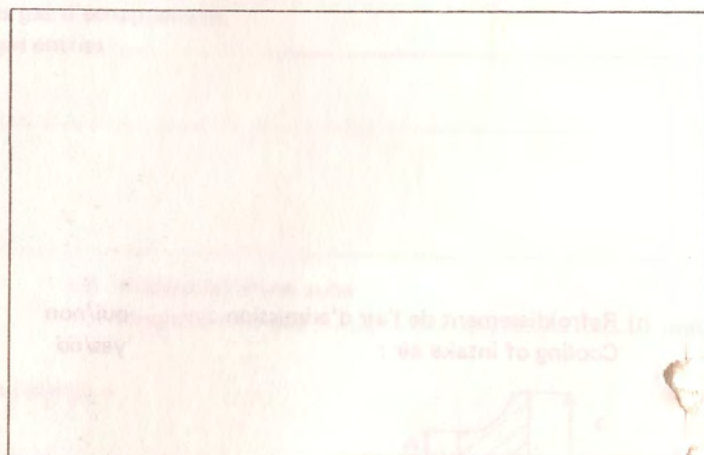
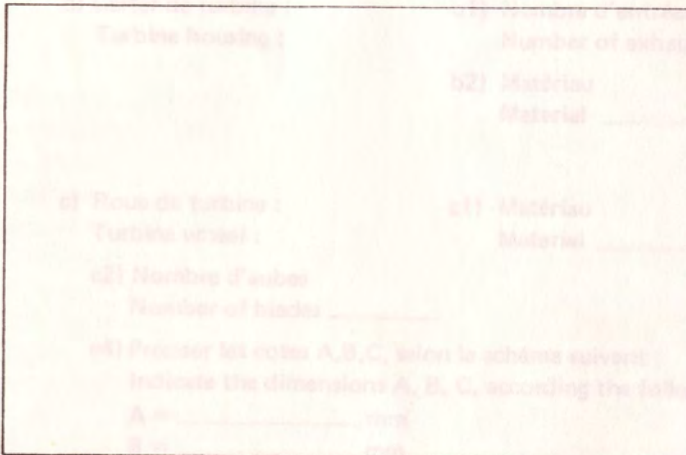
N) Carter de turbine du turbocompresseur
Turbine housing of turbocharger



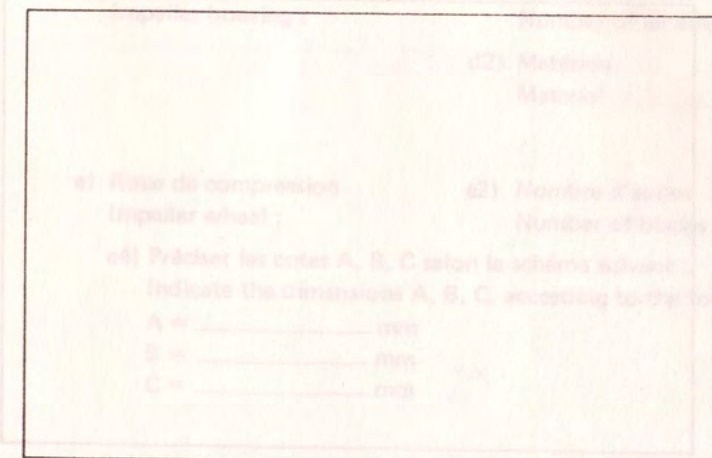
Homologation valable à partir du
Homologation valid from

O) Soupape et montage du by-pass du turbocompresseur
Valve and by-pass installation of turbocharger

P) Eventuel échappement entre le collecteur d'échappement et le turbocompresseur.
Eventual exhaust pipes between the exhaust manifold and the turbocharger.

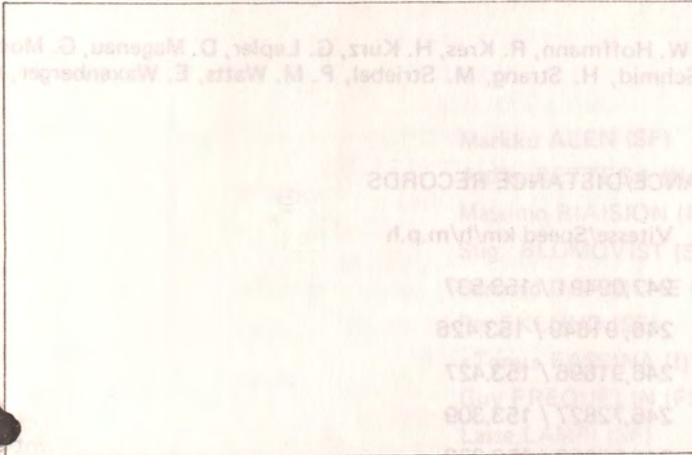


Q) Carter de compression du turbocompresseur
Impeller housing of turbocharger



DESSINS / DRAWINGS

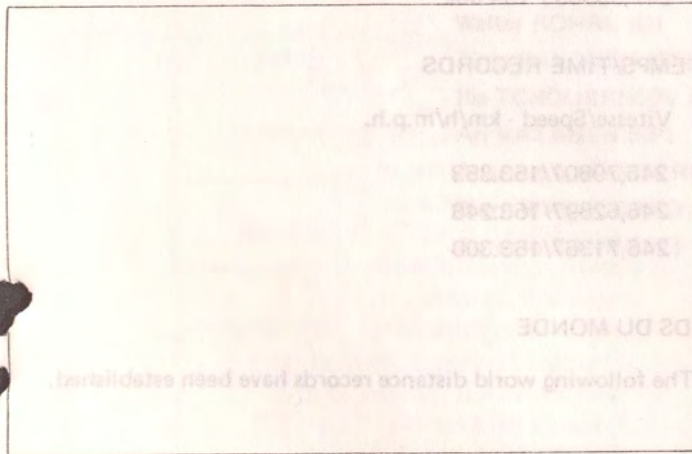
V) Entrée des gaz d'échappement dans le carter de turbine du turbocompresseur
 Exhaust gas entry in the turbine housing of turbocharger.



VI) Sortie des gaz d'échappement du carter de turbine de turbocompresseur.
 Exhaust gas exit of the turbine housing of turbocharger.

Distance	Temp/Time
km 1 000	4 h 02' 49" 2/10
M 1 000	8 h 31' 03" 2/10
km 5 000	20 h 14' 58"
M 5 000	32 h 38' 49"
km 10 000	40 h 39' 49"
M 10 000	62 h 11' 52"

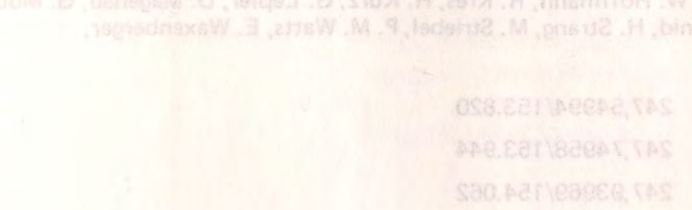
VIII) Entrée de l'air (mélange) dans le carter de compression du turbocompresseur.
 Air (gas) entry in the impeller housing of the turbocharger



VIII) Sortie de l'air (mélange) du carter de compression du turbocompresseur.
 Air (gas) exit of the impeller housing of the turbocharger.

Distance/km	Temp/Time
1 480,78844	8 hours
2 882,54788	12 hours
5 821,12838	24 hours

IX. Dispositif réglant la pression de suralimentation
 Device regulating the turbocharging pressure.



Distance/km	Temp/Time
100 h 58' 23"	km 25 000
182 h 52' 48"	M 25 000
201 h 38' 42"	km 50 000

RECORDS INTERNATIONAUX/INTERNATIONAL RECORDS

Les records internationaux de distance et de temps suivants ont été établis en CATEGORIE A, GROUPE 1, CLASSE 8./
The following international distance and time records have been established in Category A, Group 1, Class 8.

Concurrent/Competitor : DAIMLER BENZ AG

Véhicule/Vehicle : MERCEDES-BENZ 201

Lieu/Place : NARDO (Italy)

Date : 12 - 21 Août/August 1983

Pilotes/Drivers : Messrs B. Dollmann, L. Fischer, H. Heil, W. Hoffmann, R. Kres, H. Kurz, G. Lepler, D. Magenau, G. Moch, H. Poschmann, W. Raethe, J. Rangel, R. Schaefer, M. Schmid, H. Strang, M. Striebel, P. M. Watts, E. Waxenberger, G. Weigaud, A. Zada, A. Zaiser.

RECORDS DE DISTANCE/DISTANCE RECORDS

Distance	Temps/Time	Vitesse/Speed km/h/m.p.h
km 1 000	4 h 02' 49 " 3/10	247,09491 / 153.537
M 1 000	6 h 31' 03" 9/10	246,91649 / 153.426
km 5 000	20 h 14' 59"	246,91696 / 153.427
M 5 000	32 h 36' 49"	246,72827 / 153.309
km 10.000	40 h 39' 49"	246,83062 / 153.373
M 10 000	65 h 11' 52"	246,83970 / 153.379
km 25.000	100 h 59' 23"	247,54994 / 153.820
M 25 000	162 h 23' 45"	247,74928 / 153.944
km 50 000	201 h 39' 43"	247,93969 / 154.062

RECORDS DE TEMPS/TIME RECORDS

Temps/Time	Distance/km	Vitesse/Speed - km/h/m.p.h.
6 hours	1 480,78844	246,79807/153.353
12 hours	2 959,54765	246,62897/153.248
24 hours	5 921,12838	246,71367/153.300

RECORDS DU MONDE

Les records du monde de distance suivants ont été établis/The following world distance records have been established.

Concurrent : DAIMLER BENZ AG

Véhicule/Vehicle : MERCEDES-BENZ 201

Lieu/Place : NARDO (Italy)

Date : 12-21 Août/August 1983

Pilotes/Drivers : Messrs B. Dollmann, L. Fischer, H. Heil, W. Hoffmann, R. Kres, H. Kurz, G. Lepler, D. Magenau, G. Moch, H. Poschmann, W. Raethe, J. Rangel, R. Schaefer, M. Schmid, H. Strang, M. Striebel, P. M. Watts, E. Waxenberger, G. Weigaud, A. Zada, A. Zaiser.

km 25 000	100 h 59' 23"	247,54994/153.820
M 25 000	162 h 23' 45"	247,74958/153.944
km 50.000	201 h 39' 43"	247,93969/154.062

1984

LISTE DE PILOTES DE RALLYE DE PREMIERE PRIORITE
FIRST SEEDED RALLY DRIVERS' LIST

Valable à partir du 1er janvier 1984/valid from 1st January 1984

- Markku ALEN (SF)
- Attilio BETTEGA (I)
- Massimo BIAISION (I)
- Stig BLOMQVIST (S)
- Bernard DARNICHE (F)
- Per EKLUND (SF)
- «Tony» FASSINA (I)
- Guy FREQUELIN (F)
- Lasse LAMPI (SF)
- Jimmy MACRAE (GB)
- Shekhar MEHTA (EAK)
- Hannu MIKKOLA (SF)
- Michèle MOUTON (F)
- Jean RAGNOTTI (F)
- Walter ROHRL (D)
- Timo SALONEN (SF)
- Ilija TCHOUBRIKOV (BG)
- Ari VATANEN (SF)
- Adartico VUDAFIERI (I)
- Bjorn WALDEGARD (S)
- Antonio ZANINI (E)

LISTE DES PILOTES DE RALLYE DE DEUXIEME PRIORITE
SECOND SEEDED RALLY DRIVERS' LIST

Valable à partir du 1er janvier 1984/Valid from 1st January 1984

Pentti AIRIKKALA (SF)	Blazej KRUPA (PL)
Saeed AL HAJRI (SA)	Anders KULLANG (S)
Alain AMBROSINO (CI)	Antero LAINE (SF)
Jean-Claude ANDRUET (F)	Chris LORD (GB)
Samir ASSEF (CI)	Paul MAASKANT (NL)
Jean-Pierre BALMER (CH)	Antonella MANDELLI (I)
Luigi - «Lucky» BATTISTOLLI (I)	Rod MILLEN (USA)
Bernard BEGUIN (F)	MITRAROS
Jean-Claude BERING (CH)	George MOSCHOUS (GR)
José BORGES (P)	Sandro MUNARI (I)
P. BOURNE (NZ)	Jean-Pierre NICOLAS (F)
Russell BROOKES (GB)	Eugenio ORTIZ (E)
BROSE	Tony POND (GB)
Marian BUBLEWICZ (PL)	Mauro PREGLIASCO (I)
John BUFFUM (USA)	V.S. PRESTON (EAK)
Carlo CAPONE (I)	Jorge RECALDE (RA)
Ingvar CARLSSON (S)	Christian RIO (F)
Carlos CELIS (RA)	ROBERT
Dario CERRATO (I)	Bruno SABY (F)
F. CHATRIOT (F)	Eugène SALIM (CI)
Maurice CHOMAT (F)	Joaquim SANTOS (P)
COLLETTE	Salvador SERVIA (E)
R.M.G. COLLINGE (EAK)	Jayant SHAH (EAK)
Guy COLSOUL (B)	Ernesto SOTO (RA)
R. COOK (NZ)	Mikael SUNDSTROM (SF)
Gianfranco CUNICO (I)	Fabrizio TABATON (I)
Harald DEMUTH (D)	Yoshio TAKAOKA (J)
Domingo DE VITTA (U)	V. TERZIAN (CY)
Marc DUEZ (B)	Jean-Luc THERIER (F)
Mikael ERIKSSON (S)	Antonio TOGNANA (I)
Simon EVERETT (GB)	Henri TOIVONEN (SF)
Attila FERRJANCZ (GB)	Auguste-«Tchine» TURUANI (MC)
Georg FISCHER (A)	Sarel VAN DER MERWE (ZA)
Kalle GRUNDEL (S)	Francis VINCENT (F)
Renger GULIKER (NL)	Henk VOSSSEN (NL)
Sepp HAIDER (A)	Philippe WAMBERGUE (F)
John HAUGLAND (N)	Achim WARBOLD (D)
J.E. HELLIER (EAK)	Erwin WEBER (D)
Y. IWASE (EAK)	Darryl WEIDNER (GB)
Mats JONSSON (S)	Malcom WILSON (GB)
Terry KABY (GB)	Franz WITTMAN (A)
Juha KANKKUNEN (SF)	Jon WOODNER (USA)
M.J. KIRKLAND (EAK)	Franz WURZ (A)
	Antonio ZANUSSI (I)

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS
 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS

1983

	Monza	Silverstone	Nürburgring	Le Mans	Spa	Fuji	Kyalami	Total réel	Total retenu
1 PORSCHE	20	20	20	20	20	20	(20)	140	120
2 LANCIA	3	-	8	-	6	-	15	-	32
3 ASTON-MARTIN	-	4	-	-	-	-	-	-	4
NISSAN HOSHIRO	-	-	-	-	-	4	-	-	4
BMW-SAUBER	-	-	-	2	-	2	-	-	4
TOYOTA-Tom's	-	-	-	-	-	3	-	-	3
BMW-URD	-	-	-	-	1	1	-	-	1

1983
 MONDE D'ENDURANCE CHAMPIONNAT DES CONSTRUCTEURS
 CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES MANUFACTURERS

COUPE DU MONDE FIA GROUPE C JUNIOR

	Monza	Silverstone	Nürburgring	Le Mans	Spa	Fuji	Kyalami	Total
1 GIANNINI-ALBA	1	20	20	1	1	15	20	75
2 MAZDA 717C	1	1	1	20	1	1	1	20
MAZDA Harrier	1	1	1	1	20	1	1	20
TOYOTA-MISAKI Speed	1	1	1	1	1	20	1	20

1993
 СЧУВІЮВАЉІ ДІЕЛКОМ-ДЕАДБІУАС-ДЕЗ-БІДЛЕЗ
 ЕЛВОБУИ БИДУБУИСЕ СЧУВІЮИЗНІА
 1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F2 1983
1983 F2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP

	Silverstone	Thruxton	Hockenheim	Nürburgring	Vallelunga	Pau	Jarama	Donington	Misano	Pergusa	Zolder	Mugello	Total Pnts	Total Retnu
1		(4)	9	(3)	6	4	4	9	9	9	9	9	75	68
2	6	6	4	-	4	-	9	6	-	4	6	6	51	51
3	9	9	-	9	9	-	-	-	-	3	-	-	39	39
4	2	-	-	-	2	-	3	4	-	6	4	4	25	25
5	4	-	6	4	-	2	-	2	-	-	3	-	21	21
6	-	-	3	-	-	9	-	-	-	2	-	-	14	14
7	-	-	2	6	-	-	-	-	-	-	-	3	11	11
8	-	3	1	1	3	3	-	-	-	-	-	-	11	11
9	3	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	9	9
10	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	6	6
12	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	6	6
13	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	4
14	-	-	-	-	1	-	-	-	3	-	-	-	4	4
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	4	4
17	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	4	4
19	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	3
20	1	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	2	3	3
	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1	1	3	3
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1
	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F3 1983
1983 F3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP

	Vallelunga	Zolder	Magny-Cours	Osterreichring	La Chatre	Silverstone	Monza	Misano	Zandvoort	Knutstorp	Nogaro	Jarama	Imola	Donington	Croix-en-Ternois	Total réel	Total retenu
1	MARTINI P. L.	4	-	3	-	-	2	6	6	3	9	9	9	6	9	66	66
2	NIELSEN J.	6	9	-	-	-	9	-	9	9	4	4	6	3	3	62	62
3	PIRRO E.	9	-	4	-	-	1	-	4	4	6	6	3	-	-	52	52
4	BYRNE T.	-	2	9	-	6	4	9	-	-	2	-	-	-	-	35	35
5	RAVAGIA R.	-	-	-	9	3	6	4	2	1	-	2	-	-	4	32	32
6	THEYSD.	-	-	2	6	4	-	-	3	2	1	1	-	-	-	25	25
7	BRUNDLE M.	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	9	-	18	18
8	BERGER G.	-	4	6	-	-	-	-	-	6	-	-	1	-	-	18	18
9	LANGES C.	-	-	-	3	-	-	1	-	-	-	3	2	2	-	11	11
10	FABRE P.	1	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8
11	NISSIN C.	-	3	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	7	7
12	HESNAULT F.	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
13	FERTE M.	-	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
14	COLONIE E.	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
15	CAPELLI I.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	5	5
16	WEAVER J.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	4
17	MELGRATTI R.	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	4	4
18	SANTAL B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	3
19	BOSCH J.	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2	2
20	BUSSLINGER M. THIM K.	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME POUR PILOTES 1983
1983 EUROPEAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

	Monza	Valllunga	Donington	Pergusa	Mugello	Brno	Osterreichring	Nürburgring	Salzburgring	Spa	Silverstone	Zolder	Total réel	Total retenu
1 Dieter QVESTER	29	21	21	(2)	10	21	-	29	16	21	(10)	13	193	181
2 Tom WALKINSHAW	21	-	10	29	16	29	29	-	29	-	2	3	168	168
3 Umberto GRANO	7	29	-	21	29	-	-	21	13	-	7	29	156	156
Helmut KELLENNERS	7	29	-	21	29	-	-	21	13	-	7	29	156	156
5 Manfred WINCKELHOCK	-	21	10	-	12	15	20	29	16	21	-	-	144	144
6 Philippe MENAGE	15	12	20	12	20	-	20	15	20	10	-	-	144	144
Alain THIBAUT	15	12	20	12	20	-	20	15	20	10	-	-	144	144
8 Daniel HERREGODS	12	15	-	15	12	15	-	20	15	-	15	15	134	134
9 Hans Joachim STUCK	10	7	16	13	13	16	16	(4)	21	-	-	13	129	125
10 Peter SIEKEL	-	20	15	20	15	12	15	-	-	-	-	20	117	117
11 Walter BRUN	10	7	16	13	13	16	16	4	21	-	-	-	116	116
12 Rinaldo DROVANDI	-	6	-	15	-	-	10	-	20	20	20	20	111	111
13 Chuck NICHOLSON	-	16	-	29	-	29	-	-	29	-	-	3	106	106
14 Giorgio FRANCIA	-	2	20	22	20	20	-	12	-	-	-	6	102	102
Marco MICANGELI	-	2	20	22	20	20	-	12	-	-	-	6	102	102
16 Lothar SCHOERG	-	20	15	20	15	12	15	-	-	-	-	-	97	97
17 Maurizio MICANGELI	-	1	12	-	2	-	6	15	15	12	15	12	90	90
18 Willi BERGMEISTER	12	15	-	-	12	-	-	20	15	-	-	15	89	89
19 Marco VANOLI	(3)	(3)	7	16	7	4	10	16	7	-	4	10	87	81
20 Hans HEYER	16	-	21	2	10	21	-	-	-	-	10	-	80	80

etc... 180 classés/classified

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME 1983
1983 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

	Monza	Vallelunga	Donington	Pergusa	Mugello	Brno	Osterreichring	Nürburgring	Salzburgring	Spa	Silverstone	Zolder	Total réel	Total retenu
Div. 1000 à 1600 cc														
1	20	15	20	15	20	20	20	20	20	(12)	(15)	(15)	212	170
2	-	20	15	20	15	12	15	4	6	-	-	20	127	127
3	-	-	-	8	6	10	10	10	10	-	-	12	66	66
4	-	8	-	1	-	8	-	6	12	20	-	-	55	55
5	-	-	-	2	-	4	6	-	4	-	20	-	36	36
Div. 1601 à 2500 cc														
1	20	20	20	20	20	20	(15)	(15)	20	20	20	(20)	230	180
2	12	4	-	10	4	12	8	20	-	-	-	-	70	70
3	-	-	-	-	12	15	20	-	-	-	10	-	57	57
4	15	-	8	-	10	4	-	-	-	10	-	-	47	47
5	-	15	-	4	1	8	-	-	-	8	-	10	46	46
* Champion d'Europe des Voitures de Tourisme														
Div. plus de 2500 cc														
1	20	20	15	15	20	15	(12)	20	(15)	20	(15)	20	207	165
2	15	12	20	20	12	20	20	-	20	-	(2)	3	144	142

ТАБЛ. РЕЗУЛЬТАТЫ ТОЛКОВЫХ СУВ. СТУПЕНЬ ЮРИДИЧ. ЛОК. ДЕПАРТ.
СЛУЖБЫ ИЛИ Д. БУКВОНЕ ДЕС. АКАДЕМ. ДЕЗ. ТОЛКОВ. БОЛ. И. ОЛЕЗ. 1983

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1983/1983 EUROPEAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP

Division	Ampus-Draguignan	Esce Homo	Serra de Estrela	Montseny	Rechberg	Coppa Sila	Trofeo Scarfiotti	Mont-Dore	Les Rangiers	Turckheim	Prades	Oberjoch	Total réel	Total retenu
Division 1														
1	15	20	20	20	-	-	(15)	15	20	20	20	-	165	150
2	-	15	12	(10)	20	20	12	4	-	6	15	-	109	99
3	4	-	-	20	15	20	15	-	-	-	-	10	84	84
4	(4)	12	10	15	-	12	10	-	-	3	-	20	86	82
5	20	-	-	-	-	-	-	20	-	20	20	-	80	80
6	-	20	-	-	20	-	2	-	3	-	12	4	61	61
7	8	-	-	-	-	-	-	10	15	12	-	-	45	45
8	-	-	-	-	-	-	-	6	12	6	-	15	39	39
9	-	10	-	1	8	-	4	-	-	-	-	-	23	23
10	-	-	-	-	8	-	1	-	-	-	-	8	17	17
11	6	-	-	-	-	-	-	6	-	4	-	-	16	16
* Trophée FISA de la Montagne														
Division 2														
1	20	20	(20)	20	20	(15)	20	(20)	20	20	-	20	215	160
2	(20)	20	20	(20)	20	20	20	20	-	-	-	-	160	120
3	12	(12)	20	15	15	-	20	12	2	10	-	-	118	106
4	8	8	-	20	-	15	10	10	(6)	(6)	20	12	115	103
5	15	-	6	12	15	-	-	(6)	12	10	15	10	101	95
6	(2)	6	-	12	8	20	15	8	8	(4)	15	(3)	101	92
7	-	20	-	-	-	-	-	-	20	20	-	15	75	75
8	-	15	-	-	12	-	12	4	15	-	-	-	58	58
9	-	-	-	-	-	-	-	20	10	15	-	8	53	53
* Champion d'Europe de la Montagne des Voitures de Production														
Division 3														
1	(15)	20	20	20	(20)	20	20	-	20	-	-	20	175	140
2	8	12	-	8	-	2	8	-	-	10	20	15	83	83
3	-	15	12	4	-	-	4	-	6	12	10	(4)	67	63
4	-	8	-	-	15	-	-	-	-	6	-	3	32	32
* Champion d'Europe de la Montagne des Voitures de compétition														

CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES DE RALLYE 1983
1983 WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

	Monte-Carlo	Suede	Portugal	Safari	Corse	Acropole	Nouvelle-Zelande	Argentine	1000 Lacs	San Remo	Cote d'Ivoire	RAC	Total
1 Hannu MIKKOLA	10	20	20	15	-	-	-	20	20	-	15	15	135
2 Walter ROEHL	20	-	12	-	15	20	20	-	-	15	-	-	102
3 Markku ALEN	15	-	10	-	20	15	-	8	12	20	-	-	100
4 Stig BLOMQUIST	12	15	-	-	-	12	-	15	15	-	-	20	89
5 Michèle MOUTON	-	10	15	12	-	-	-	12	-	4	-	-	53
6 Ari VATANEN	8	6	-	20	-	10	-	-	-	-	-	-	44
7 Attilio BETTEGA	1	-	-	-	10	8	12	-	-	12	-	-	42
8 Lasse LAMPI	-	12	-	-	-	-	-	-	4	-	-	10	26
9 Shekhar MEHTA	-	-	-	-	-	6	10	10	-	-	-	-	26
10 Per EKLUND	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	12	-	22
11 Bjorn WALDEGARD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	20
12 Adartico VUDAFIERI	-	-	8	-	12	-	-	-	-	-	-	-	20

etc... 39 classés/classified

CHAMPIONNAT D'EUROPE POUR PILOTES D'AUTOCROSS 1983
1983 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR AUTOCROSS DRIVERS

	Sils	Schluchtern	Birkenring	Lombardore	Mölln	Homolka	Nova Paka	Hollenburg	Magjóra	Bordano	Nordring	Brno	Total réel	Total
Division 2														
1	Willi ROESEL	20	20	20	15	-	15	20	-	10	10	(1)	153	152
2	Alois HAVEL	10	15	12	8	(2)	-	15	15	6	(6)	20	129	121
3	Vadar UHER	-	2	-	10	-	10	12	20	5	12	-	81	81
4	Karl WOEBER	12	6	-	-	-	20	-	-	-	20	6	64	64
5	Ivan VOJTA	6	4	15	3	15	-	-	-	-	4	12	59	59
6	Jaroslav HOSE CZ	15	1	-	4	10	-	10	-	1,5	-	2	51,5	51,5
7	Werner GINSTERDORFER	2	1	10	20	-	-	1	-	-	-	-	34	34
8	Daracz ANTAL	3	-	-	12	-	-	3	10	1	3	-	32	32
9	Jiri BARTOS	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-	10	30	30
10	Bohumil KRESTAN	-	-	-	-	6	4	-	-	-	-	15	25	25
etc... 45 classés/classified														
Division 3														
1	Peter DERBER	20	(2)	20	20	15	20	20	7,5	(6)	12	20	162,5	154,5
2	Peter ROEHRIG	15	12	15	12	20	15	4	-	-	20	-	128	128
3	Jurg FELIX	10	-	4	10	12	12	2	4	-	-	15	69	69
4	Horst EGGERT	-	-	-	15	-	10	-	-	-	-	-	45	45
5	Siegfried PFEIFFER	-	-	-	-	-	-	15	-	-	15	-	30	30
6	Morgens TERKELSEN	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	6	26	26
7	Adolf HEINZ	-	20	-	-	-	1	-	-	-	-	-	21	21
8	Radek PALLICEK	-	-	-	-	8	3	-	-	-	-	10	21	21
	Ernst HOFER	-	-	-	-	-	-	3	-	-	10	8	21	21
etc... 51 classés/Classified														

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES 1983
1983 WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	Monte-Carlo	Portugal	Safari	Corse	Acropole	Nouvelle-Zelande	Argentine	10000 Lacs	San Remo	RAC	Total réel	Total retenu
1 LANCIA	18	14	-	18	18	18	(10)	14	18	-	128	118
2 AUDI	14	18	16	-	14	-	18	18	(6)	18	122	116
3 OPEL	10	9	18	12	12	-	-	(9)	12	14	96	87
4 NISSAN	-	4	12	8	8	16	-	4	-	-	52	52
5 RENAULT	6	-	-	10	-	-	11	-	-	-	27	27
6 TOYOTA	-	-	-	-	-	7	-	8	-	8	23	23
7 SUBARU	-	-	6	-	-	13	-	-	-	-	19	19
8 LEYLAND	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	11	11
VW	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	11	11
10 VAUXHALL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10	10

etc... 16 classés/classified

CHAMPIONNAT DES RALLYES DU CONTINENT AFRICAIN 1983
1983 AFRICAN CONTINENT RALLY CHAMPIONSHIP

PILOTES - DRIVERS

	Safari du Zaire	Safari Rally	Burundi	Zimbabwe	Castrol Rally	Côte d'Ivoire	Total
1 Alain AMBROSINO	-	-	-	20	-	10	30
2 Hannu MIKKOLA	-	15	-	-	-	15	30
3 BROSE	20	-	-	-	-	-	20
Harri VATANEN	-	20	-	-	-	-	20
COLETTE	-	-	20	-	-	-	20
COLLINGE	-	-	-	-	20	-	20
WALDEGARD	-	-	-	-	-	20	20
8 ROBERT	15	-	-	-	-	-	15
MITRAROS	-	-	15	-	-	-	15
10 Michèle MOUTON	-	12	-	-	-	-	12
COSTA	-	-	12	-	-	-	12
Per EKLUND	-	-	-	-	-	12	12
13 Jayant SHAH	-	10	-	-	-	-	10
14 HELLIER	-	8	-	-	-	-	8
SAUZET	-	-	8	-	-	-	8
SALIM	-	-	-	-	-	8	8
17 SILLER	-	6	-	-	-	-	6

CHAMPIONNAT DES RALLYES DU CONTINENT AFRICAIN 1983
1983 AFRICAN CONTINENT RALLY CHAMPIONSHIP

MAKES/MARQUES

	Safari du Zaïre	Safari Rally	Burundi	Zimbabwe	Castrol Rally	Côte d'Ivoire	Total
1 PEUGEOT	-	8	15	20	-	10	53
2 AUDI	-	15	-	-	-	15	30
3 MITSUBISHI	20	-	-	-	-	8	28
4 TOYOTA	-	3	-	-	-	20	23
5 OPEL	-	20	-	-	-	-	20
RENAULT	-	-	20	-	-	-	20
ROVER	-	-	-	-	20	-	20
8 DATSUN	-	10	-	-	-	3	13
9 VW	-	-	8	-	-	-	8

CIRCUITS

Dates	Pays	Cat.	Epreuves	Observations
25 Mars	I	I*	Monza - Championnat d'Europe de Tourisme/European Touring Car Championship	Nelle/New date : 1er avril
23 Avril	I	I*	Monza - Championnat du Monde d'Endurance/World Endurance Championship	Confirmation de la date
12/13 Mai	USA	I*	Indianapolis qualifying	Confirmation du statut I*
18/20 Mai	D	I	Nürburgring	Annulé/Cancelled
19/20 Mai	USA	I*	Indianapolis qualifying	Confirmation du statut I*
27 Mai	E	I*	Fuengirola - Championnat du Monde d'Endurance/World Endurance Championship	Nelle/New date : 14 octobre
27 Mai	NL		Zandvoort - Championnat d'Europe des Voitures Historiques/ European Championship for Historical Cars	Nelle/New date : 3 juin
26/27 Mai	J	I*	John Player Special Trophy Race - Suzuki	Japon/Japan
27 Mai	USA	I*	Indianapolis	Confirmation du Statut I*
9/10 Juin	D	I	ADAC/DAMC - Oldtimerfestival um den «Jan Wellem-Pokal»/Nürburgring. (Hist.)	Nelle inscription/New entry : Düsseldorfer Automobil - und Motorsport- Club 05 E.V. im ADAC, Robert-Bernadis-Str. 12, 4000 Düsseldorf. Tél. 0211/349090
3 Juin	E	I*	Fuengirola - Championnat d'Europe de F2/European F2 Championship	Nelle/New date : 9 septembre
24 Juin	L	I*	Circuit Good Year - Championnat d'Europe des Voitures Historiques - Trophée FISA Coupe GT/European Championship for Historical Cars - FISA Trophy - GT Cup	Nelle inscription/New entry ASAC de Bourgogne - BP 1122 21027 DIJON Cedex
7/8 Juillet	F		Coupes de vitesse Dijon-Productions	Ajouter/Add. Hist.
7/8 Juillet	D	I	Flugplatz Erding	Circuit confirmé
15 Juillet	D	I*	Nürburgring - Championnat du Monde d'Endurance/Endurance World Championship	Ajouter/Add Hist.
21/22 Juillet	D	I	Flugplatz Diepholz	Nelle/New date : 19 août
5 Août	S	I*	Ring Knutstorp - Championnat d'Europe de F3/F3 European Championship	Nelle inscription/New entry
19 Août	CS	I	Most A, E, 2S6	Nelle inscription/New entry
26 Août	A	I*	Salzburgring - Coupe GT Voitures Historiques/Historical Cars GT Cup	Nelle/New date : 25/26 août
28/29 Sept.	D	I	24 hours Nürburgring	Confirmation de la date
20/21 Octobre	J	I*	Fuji Masters 250 km (E)	Nelle inscription/New entry Rheintal MSC Im Adac E.V. Kirrlach-Wiesental, Schanzenstr. 12, 6833 Waghäusel Tél. 07254/1462
10/11 Nov.	D	I	Hockenheim - N, A, B, C, F3, F/F, F/SF, R5, VW	Nelle/New date : 18 nov.
11 Nov.	AUS	I*	Calder - Finale Coupe du Monde/World Cup Final	

RALLYES

Date	Pays	Epreuves	Observations
10/12 Fév.	IRL	Galway Rally	Nelle inscription/New entry : Galway Motor Club Ltd 6 Sea Road, Galway. Tél. Galway 62546
1/2 Mars	KWT	Kuwait Rally - Championnat des Rallyes du Moyen-Orient Middle East Rally Championship	Nelle/New date : 23/24 Fév.
24/25 Mars	A	Arboe-Wien Rallye	Annulé/Cancelled
29/30 Mars	KWT	Bahrain Rally - Championnat des Rallyes du Moyen-Orient Middle East Rally Championship	Nelle/New date : 22/23 Mars Bahrain Motor Club, P.O. Box 26381
30 Mars/1er avril	D	Rallye Westfalen - Lippe Fahrt	Nelle/New date : 23/25 Mars
30/31 Mars	D	Reinhardswald Rallye (N, A, B)	Nelle inscription/New entry : VAG, MSC Weser-Diemel E.V. im Adac Wilhelm-Pfeffer-Str. 4, 3523 Grebenstein, Tél. 0574/6433 ou 05671/2021
5/8 avril	A	Arboe-Funkberater Rallye - Championnat d'Europe Coef. 1 Coef. 1 European Championship	Nelle/New date : 12/15 Avril
14/15 Avril	I	Rallye della Lanterna	Nelle inscription/New entry : Automobile Club Genova
19/23 Avril	EAK	Safari Rally - Championnat du Monde des Rallyes - World Rally Championship	Date confirmée
18/20 Mai	E	Rallye Corte Ingles	Nelle/New date : 5/7 Octobre
8/10 Juin	D	Rallye Wolfsburg - Berlin	Nelle/New date : 2/3 Juin
29 Juin/1er Juillet	E	Rallye CS - Championnat d'Europe des Rallyes - Coef. 1 European Rally Championship - Coef. 1	Annulé/Cancelled
21/22 Juillet	I	Rallye di Puglia e Lucania	Nelle inscription/New entry : Automobile Club di Bari
25 Août	CDN	Rocky Mountain Rally	Nelle inscription/New entry
31 Août/1er Sept.	D	ADAC Rallye Emstal	Nelle inscription/New entry : MSC Emstal E.V. Im ADAC, Liebenzellerstr. 24, 3501 Emstal 1, Tél. 05624/497 ou 1569
28/29 Septembre	A	Rally Kaernten	Confirmation de la date
27 Octobre	D	DMV/RCM - Herbst rallye Niederrhein	Nelle inscription/New entry : Rheydter Club für M, Otorsport E.V. im DMV Postfach 95, 4050 Mönchengladbach 2, Tél. 02166/187566
24 Novembre	CDN	Tall Pines Rally	Nelle inscription/New entry

COURSES DE COTE - OFF-ROAD - DRAGSTERS

Date	Pays	Epreuve	Observations
18 Mars	A	Autocross Thermoton	Annulé/Cancelled
1er Avril	F	Course de Côte de Draguignan Championnat d'Europe de la Montagne/ Hill-Climb European Championship	Annulé/Cancelled
29 Avril	D	Rallycross Estering	Nelle/New date : 6 Mai
23/24 Juin	N	Gardermoen Air Field - Dragsters	Nelle inscription/New entry : American Car Club of Norway P.O. Box 1177 - 7001 TRONDHEIM
13 Mai	NL	Rallycross Valkenswaard	Nelle/New date : 6 Mai
1/2 Septembre	D	Course de Côte Schaumburg	Annulé/Cancelled
2 Septembre	N	Rallycross Nomarken	Nelle inscription/New entry : KNA Indre Oestfold c/o Marit Ekeberg - 1823 KNAPSTAD

KARTING

29 Avril	DK	Jyllandsringen, FE	Aarhus Automobil Sport, Bent Korstgard Bogovej 2, 8382 Hinnerup. Tél. 06.98.54.02
9/10 Juin	DK	Rodby Karting Ring, Int. A plus FN	Rodby Go-Kart Klub, Jens Jensen Arovej 2, 4600 Koge. Tél. 03.65.72.75
9/10 Juin	H	Coupe DUNA, A, Formel C, Intercontinental C	DUTEF SC - 6000 Kecskemet, Kurucz krt 14. Tél. 76.22.144
23/24 Juin	CH	Grand Prix de Suisse, Intercont. A plus B	Kart-Renngemeinschaft Zürich c/o R. Carigiet Heuelstrasse 5, 8153 Rümlang. Tél. 01/817.27.03
30 Juin	DK	Vestsjaellands Go-Kart Bane, Stempellobet, Int. A	Vestsjaellands Go-Kart Klub Sven Lautrup, Bredegade 15, 4200 Slagelse Tél. 03.52.09.17
19/20 Août	H	Coupe Alkotmany, A, Formel C, Intercontinental C.	DUTEF SC, 6000 Kecskemet, Kurucz krt. 14 Tél. 762.21.44
2 Septembre	DK	Skrydstrup Go-Kart Ring, Nordic Championship, Int. A, FC, FE plus FN	Vojens Go-Kart Klub, Nic Wolf Skrydstrup Go-Kart Ring, Industriparken, 6500 Vojens Tél. 04.54.14.80
2 Septembre	CH	3 Heures de Locarno, Intercontinental A	Kart-Club Locarno, c/o Giof Longhi, Sta Maria 6596 Gordola, Tél. 093/67.11.89.
14 Octobre	CH	Course Internationale, Intercontinental A	Kart-Club Locarno, c/o Giof Longhi, Sta Maria 6596 Gordola. Tél. 093/67.11.89