

F1 Sport. and Tech. Regs / F2 Finance Regs / Country Codes / Homol. (FFSA) / LIGHTS / Cl. F OK Homol'd 2/64 / LOTUS 7 out
Tech. Clarifs / TYRES F1 61-65 / Travel money unchanged

fédération internationale de l'automobile

ISSN 0253-3545

Mai 1984
N° 187



bulletin mensuel de la fédération internationale du sport automobile

May 1984
No 187

Mai 1984
No 187

SOMMAIRE

REGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE F1	Pages 1 à 62
CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1984	Page 63
CHAMPIONNAT D'EUROPE F2 1984	Page 63
REGLEMENTS FINANCIERS CHAMPIONNAT D'EUROPE F2 1984	Pages 64 à 65
INFORMATIONS SECURITE	Pages 66 à 67
INFORMATIONS VOITURES ANCIENNES	Pages 68 à 69
ANNEXE J	Pages 70 à 71
REGLEMENT D'HOMOLOGATION	Pages 70 à 71
LISTE D'HOMOLOGATION	Pages 72 à 89
MODIFICATIONS CALENDRIER 1984	Fin du Bulletin
KARTING	Fin du Bulletin

REGLEMENTS DU
CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN
DE LA F.I.A. 1984

1984 F.I.A.
FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP
REGULATIONS

CONTENTS

1984 F1 WORLD CHAMPIONSHIP REGULATIONS	Pages 1 to 62
1984 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP	Page 63
1984 F2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP	Page 63
1984 F2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FINANCIAL REGULATIONS	Pages 64 to 65
SAFETY INFORMATIONS	Pages 66 to 67
HISTORICAL CARS INFORMATION	Pages 68 to 69
APPENDIX J	Pages 70 to 71
HOMOLOGATION REGULATIONS	Pages 70 to 71
LIST OF HOMOLOGATION	Pages 72 to 89
CHANGES TO 1984 INTERNATIONAL CALENDAR	End of the Bulletin
KARTING	End of the Bulletin

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 DE LA F.I.A.

REGLEMENTS DU CHAMPIONNAT

Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

REGLEMENT GENERAL

1 - Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

ARTICLE 1 - DEFINITION

1.1 - Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

1.2 - Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

1.3 - Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

1.4 - Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

1.5 - Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

REGLEMENTS DU
CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN
DE LA F.I.A. 1984

2 - Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

3 - Le Championnat du Monde de Formule 1 de la F.I.A. 1984 sera organisé par la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.A.) et l'Association World of Racing Enthusiasts (A.W.R.E.).

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 DE LA F.I.A.

REGLEMENT GENERAL

- 1 - En application des décisions du Congrès de Rio de la FIA du 15 avril 1980, la FISA organise à partir du 1er janvier 1981, le NOUVEAU CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 DE LA FIA. En conséquence, l'ancien Championnat du Monde des Conducteurs est supprimé.
- 2 - Le NOUVEAU CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1 dont la FIA est propriétaire comprendra deux titres de Champion du Monde : un pour les PILOTES et un pour les CONSTRUCTEURS.
- 3 - Le classement de ce championnat sera établi avec les résultats obtenus par les pilotes et les constructeurs licenciés de la FIA dans les Grands Prix de Formule 1 qui font partie du Calendrier de Formule 1 et dont les ASN et organisateurs auront signé la CONVENTION contractuelle qui obligera les parties participantes : FISA - ASN - ORGANISATEURS - CONCURRENTE - CIRCUITS, à respecter tous les règlements du Championnat du Monde.
- 4 - Tous les participants au Nouveau Championnat du Monde de Formule 1 s'engagent à appliquer tous les nouveaux règlements de ce championnat. Ils devront être titulaires de la Super-Licence de la FISA qui sera délivrée aux PILOTES - CONCURRENTE - OFFICIELS et ORGANISATEURS.
- 5 - Les Règlements Particuliers des épreuves seront remplacés par un Règlement Standard unique valable pour toutes les épreuves, rédigé en français et en anglais.
- 6 - Le Championnat comprendra au maximum 16 Grands Prix qui seront sélectionnés selon des critères résultant des qualités d'organisation.
- 7 - La Commission des Pays Organisateurs des Grands Prix de Formule 1 de la FIA a pour mission de coordonner les intérêts de tous les organisateurs. Elle négocie avec les constructeurs une convention financière de plusieurs années, selon des règles commerciales normales et dont le respect est garanti par la FISA. Elle négociera également tout contrat d'assurance qui sera jugé nécessaire pour garantir globalement les organisateurs qui le souhaitent. Aucun contrat ne peut être négocié entre les organisateurs et les concurrents ou leurs représentants concernant l'organisation des épreuves sans l'agrément formel de l'ASN et de la FISA.
- 8 - Aucun constructeur, aucune association de constructeurs ne pourra organiser ou être associé avec une ASN ou un Club affilié à cette ASN pour l'organisation d'un Grand Prix.

Aucun concurrent ou constructeur, engagé dans une épreuve d'un Championnat du Monde ne pourra être organisateur de cette même épreuve.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE F.1 1984

ARTICLE 1 : DISPOSITIONS GENERALES

Ce Championnat est régi, dans le cadre du Code Sportif et des règlements internationaux de la FIA, par le Règlement Général F.1 et par les documents suivants qui seront mis, par la FISA, à la disposition des intéressés avant la date d'ouverture des engagements au dit Championnat :

- Règlement sportif
- Règlement technique
- Règlement standard des épreuves
- Convention entre la FISA, les ASN et les organisateurs, portant sur les aspects sportifs et d'organisation des épreuves
- Protocole financier.

ARTICLE 2 : VOITURES ADMISES

Les épreuves qualificatives devront être ouvertes aux voitures de course de la Formule Internationale N°1 (voir Règlement technique de F.1).

Les organisateurs peuvent admettre des voitures de la Formule Internationale N°2, au cas où le nombre des voitures de F.1 disponibles serait insuffisant.

Ces admissions seront de toute façon soumises aux prescriptions du présent Règlement Général, et notamment des Art. 6 et 7.

ARTICLE 3 : CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

Les épreuves comptant pour ce Championnat et dont la liste définitive est publiée par la FISA, devront avoir une longueur maximum de 320 km, ou une durée maximum de deux heures. La distance minimale à parcourir est de 300 km (y compris le tour de chauffe prévu à l'Article 13(c)(d) du Règlement Standard). Elles auront le statut d'épreuve internationale réservée.

ARTICLE 4 : CLASSEMENT ET RECOMPENSES

Il est entendu que le nombre des résultats de course qu'un pilote peut compter pour le titre de conducteur de "Champion du Monde de Formule Un" pour ledit Championnat, sera égal à la moitié du nombre des épreuves qui auront réellement eu lieu plus trois, arrondi au nombre entier supérieur le plus proche.

- a) En cas de nombre impair, le nombre de résultats considérés sera arrondi au chiffre supérieur. Pour déterminer ces chiffres, seront considérées les courses qui ont effectivement eu lieu et non celles programmées. Des points ne seront attribués en vue du Championnat du Monde, et pour une épreuve déterminée, que si le pilote a constamment conduit la même voiture pendant toute la durée de la course.
- b) Le titre de Champion du Monde F.1 pour le constructeur sera attribué à la marque qui aura totalisé le plus grand nombre de points prenant en considération tous les résultats obtenus par un maximum de deux voitures par Marque, que le Constructeur aura désigné à l'acte de leurs engagements, et qui marqueront des points cumulables entre eux.
- c) Pour le titre réservé aux pilotes, ainsi que pour celui des constructeurs, le barème des points attribués pour chaque épreuve sera le suivant :

- pour la 1re place 9 points
- pour la 2e place 6 points
- pour la 3e place 4 points
- pour la 4e place 3 points
- pour la 5e place 2 points
- pour la 6e place 1 point.

- d) Ex-aequo :
Pour les constructeurs et les pilotes dont le total de points serait identique, la règle de départage sera la suivante :
- 1 - d'après la qualité des places (1re place, puis 2e place, etc.) obtenue par eux aux classements généraux des épreuves qualificatives et ayant servi à constituer leur total des points.
 - 2 - d'après la qualité des places obtenues par eux aux classements généraux de toutes les épreuves qualificatives auxquelles chacun des constructeurs ou des pilotes ex-aequo aura pris part.
 - 3 - en cas de nouvel ex-aequo, la FISA désignerait elle-même le vainqueur, en se basant sur telles autres considérations qu'elle jugerait convenables.
- e) Par marque automobile, il faut entendre châssis-moteur.
Lorsque le constructeur du châssis utilise un moteur de provenance étrangère à sa propre fabrication, la voiture sera considérée comme "hybride", et le nom du constructeur du châssis devra toujours précéder celui du constructeur du moteur.
Au cas où le titre serait gagné par une voiture hybride, il serait décerné au constructeur du châssis.
- f) "Tous les conducteurs des voitures terminant la course en 1re, 2e ou 3e place doivent, sauf en cas de force majeure, assister sur le podium à la cérémonie de remise des prix et à défaut, le conducteur absent sera sanctionné par une amende de 5.000 Dollars U.S. : les concurrents concernés devront employer leurs meilleurs efforts pour s'assurer que leur conducteur respecte ladite obligation d'assister sur le podium à la cérémonie de remise des prix."
- g) Les pilotes classés dans les 3 premiers du Championnat du Monde de F.1 de la FIA s'engagent à être présents, sauf cas de force majeure, à la cérémonie annuelle de distribution des Prix de la FIA. Toute absence sera pénalisée d'une amende de 10.000 Dollars U.S.

ARTICLE 5 : REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES

Conformément à l'Article 1, tous les règlements particuliers devront être identiques au Règlement Standard rédigé par la FISA, en anglais et en français.

En cas de contestation, le texte français prévaudra.

Ledit Règlement devra être complété par chaque organisateur avec les renseignements nationaux spécifiques concernant l'épreuve en question.

Dans le cas d'obligations nationales particulières, il pourra être complété par un additif soumis au visa de la FISA et communiqué à tous les concurrents, qui sera expédié par l'Autorité Sportive Nationale au secrétaire de la Commission de Formule 1, quatre vingt dix jours avant la course.

Les détails du règlement particulier seront complétés et visés par l'A.S.N. et expédiés à la FISA 60 jours avant la course. La FISA complétera la liste des officiels internationaux, visera les documents qui deviendront ensuite partie officielle du règlement et les réexpédiera à l'ASN dans les 7 jours.

ARTICLE 6 : ENGAGEMENTS ET CANDIDATURES

a) Pays et Organismes

Les A.S.N. qui souhaitent inscrire une épreuve qualificative pour le nouveau Championnat du Monde F.1 doivent présenter leurs candidatures auprès de la FISA, conjointement avec l'organisateur désigné de l'épreuve.

A l'acte de cette candidature, ils souscriront la convention entre la FISA, l'A.S.N. et l'Organisateur précisée à l'Art. 1 du présent Règlement Général. 7 jours après la clôture des engagements, la FISA communiquera le calendrier définitif pour l'année suivante.

Date d'ouverture des engagements	1er novembre 1983
Date de clôture des engagements	15 novembre 1983.

b) Concurrents et Pilotes

Chaque concurrent souhaitant participer au Nouveau Championnat du Monde de Formule 1 devra présenter sa candidature auprès de la FISA, désignant en même temps son ou ses pilotes, et souscrire un bulletin d'engagement pour chaque voiture. Il prendra connaissance du Règlement Général, du présent Règlement Sportif, du Règlement Technique valable pour l'année suivante, du Règlement Standard, ainsi que de la Convention entre FISA, A.S.N. et Organismes et du Protocole financier.

Les concurrents s'engageront, tant pour eux-mêmes que pour leur pilote :

- à respecter intégralement le Code Sportif International de la FIA, et tous les Règlements et textes régissant le présent Championnat du Monde et précisés à l'Art. 1 ci-dessus.

- à participer avec le nombre de voitures et de pilotes engagés à toutes les épreuves qualificatives du Championnat, sauf cas de force majeure, jugée par la FISA.

Les concurrents utiliseront, pour toutes les épreuves du Championnat, des voitures de la même marque, sous réserve qu'ils aient le droit de changer une seule fois pendant le Championnat la marque leur moteur.

Pour éviter un doute quelconque, il est précisé qu'après un tel changement de marque de moteur, les concurrents ne pourront plus revenir à la marque d'origine, ni à toute autre marque. Les points obtenus avec les deux marques différentes de moteur ne seront pas cumulables.

Tout manquement à cette règle entraînera une amende de 20.000 U.S.Dollars, par voiture et par épreuve, qui seront payés à l'organisateur de l'épreuve, et pourra conduire à l'exclusion de une ou plusieurs courses.

A l'exception de ceux dont les voitures ont marqué des points dans le Championnat des Constructeurs F.1 de l'année précédente, les concurrents doivent fournir des renseignements en ce qui concerne l'importance de leur organisation, leur garantie financière et leur capacité à respecter les obligations réglementaires. Ils doivent également déposer une caution de 30.000 US Dollars à la FISA.

Cette somme leur sera restituée à la fin du Championnat en question.

Toutes les candidatures seront soumises à l'examen de la FISA, et au plus tard 7 jours après la clôture des engagements, la FISA publiera la liste des voitures et des pilotes acceptés, comportant les numéros de course.

Chaque concurrent dont la candidature a été acceptée, sera automatiquement engagé avec ses voitures et ses pilotes dans toutes les épreuves du Championnat ; cet engagement ne pourra être refusé par les organisateurs, sauf motif grave et légitime qui sera soumis au Tribunal de la FIA.

Date d'ouverture des engagements 1er novembre 1983

Date de clôture des engagements 10 décembre 1983.

- c) Les concurrents qui demanderont à participer à une ou plusieurs épreuves sans avoir souscrit un engagement pour le Championnat du Monde devront présenter leur candidature et déposer une caution de 30.000 US Dollars auprès de la FISA, au plus tard trois mois avant la première épreuve à laquelle ils souhaitent participer, ou avant la date de clôture des engagements précisée au point précédent. Chaque participation à toute autre épreuve devra ensuite être annoncée à la FISA avec le même délai. Les concurrents déjà engagés dans le Championnat entier et qui souhaiteront faire courir dans certaines épreuves une voiture supplémentaire s'ajoutant à celles faisant partie de la liste officielle publiée par la FISA, devront faire connaître leur engagement chaque fois avec un délai minimum d'un mois. Les voitures et les pilotes définis dans ce point pourront être classés dans les courses auxquelles ils participeront, mais ils ne marqueront pas de point pour le Championnat. Les points correspondant à la place qu'ils occuperont dans le classement d'une épreuve ne seront pas attribués.

ARTICLE 7 : PILOTES REMPLACANTS

Les concurrents sont tenus de participer à toutes les épreuves du Championnat avec le ou les pilotes désignés à l'acte de leur engagement.

Dans le cas des écuries de 2 voitures, 2 changements de pilote seront autorisés. Dans le cas des écuries d'une voiture, 1 changement de pilote sera autorisé. Les cas de force majeure seront étudiés à part.

Pendant la saison, un concurrent peut désigner pour chacune de ses voitures un pilote de réserve qui peut se substituer pour le titulaire. Toute substitution doit être annoncée avant la fin des vérifications techniques, la veille de la première journée des essais. Les pilotes de réserve peuvent marquer des points.

ARTICLE 8 : SUPER-LICENCES FISA

Les Concurrents, les Pilotes, les Organisateurs et les Officiels devront être, pendant leur participation au Championnat, titulaires, outre leurs licences internationales délivrées par les A.S.N. respectives, d'une Super-licence FISA pour le nouveau Championnat du Monde de F.1 de la FIA.

Les candidatures à ces "Super-licences" seront présentées par le moyen des A.S.N., et seront examinées par la FISA. Leur éventuelle acceptation sera communiquée à l'A.S.N. concernée, et se traduira par l'inscription du nom des intéressés sur des Listes des Officiels du Championnat du Monde de F.1 de la FIA disponibles auprès de la FISA.

ARTICLE 9 : ADMISSION AUX PRE-QUALIFICATIONS, QUALIFICATIONS ET COURSES

Le nombre des voitures autorisées à prendre le départ est limité à 26 (à l'exception du Grand Prix de Monaco). Pour les essais officiels, le nombre est limité à 30 (à l'exception du Grand Prix de Monaco).

Toutes les voitures de la liste officielle, publiée par la FISA après la clôture des engagements, sont inscrites d'office aux essais officiels.

Dans le cas où le nombre des engagés dans le Championnat serait supérieur à 30, on procédera de la façon suivante :

- 26 places seront réservées aux voitures des Constructeurs selon le classement des deux demi-saisons précédentes du Championnat des Constructeurs.
Un même concurrent ou Constructeur ne pourra pas avoir plus de deux voitures parmi ces 26, si 26 voitures ou plus sont engagées dans la compétition.
- 4 places seront mises à la disposition des autres voitures éventuelles après essais pré-qualificatifs. Ils se dérouleront selon les modalités stipulées dans le Règlement Standard des épreuves.
- Si 34 voitures au moins sont engagées, toutes les voitures jusqu'à un maximum de 34 participeront à la première séance non chronométrée (1 heure et demie). Toutefois, les voitures qui ne font pas partie des 26 qualifiées d'office pour les essais officiels, seront chronométrées afin de déterminer les 4 voitures les plus rapides qui seront autorisées à participer aux séances officielles de qualification (maximum 30 voitures, avec les 26 voitures déjà mentionnées). Au cas où plus de 34 voitures se présenteraient, la procédure normale établie sera suivie.

Pour le Grand Prix de Monaco, le nombre des voitures autorisées à prendre le départ est limité à 20. Pour les essais officiels, le nombre est limité à 26.

Toutes les voitures de la liste officielle publiée par la FISA après la clôture des engagements sont inscrites d'office aux essais officiels.

Dans le cas où le nombre des engagés dans le Championnat serait supérieur à 26, on procédera de la façon suivante :

- 22 places seront réservées aux voitures des Constructeurs selon le classement des deux demi-saisons précédentes de leur Championnat. Un même concurrent ou constructeur ne pourra pas avoir plus de deux voitures parmi ces 22.
- 2 places seront réservées à des voitures désignées par le Comité d'Organisation de l'épreuve, et choisies sur la liste publiée par la FISA après la clôture des engagements.
- 2 places seront mises à la disposition des autres voitures éventuelles après essais pré-qualificatifs. Ils se dérouleront selon les modalités stipulées dans les renseignements nationaux spécifiques de l'épreuve.

Les voitures et les pilotes précisés à l'Art. 6, alinéa c (participations occasionnelles) pourront être admis dans une épreuve déterminée, à condition que leur participation ne rende nécessaire l'organisation d'essais pré-qualificatifs.

ARTICLE 10 : DELEGUES FISA ET OFFICIELS DE COURSE

Pour chaque épreuve, la FISA désignera les délégués suivants :

- inspecteur de l'épreuve
- délégué sécurité et starter unique
- délégué médical
- délégué à l'organisation
- délégué technique responsable des vérifications techniques
- délégué presse
- délégué média (Radio - TV)
- assistante FISA.

Les Officiels suivants seront désignés :

- par l'ASN, parmi ses nationaux figurant sur la liste officielle des "Super-licences FISA".
- deux commissaires sportifs :
par la FISA, parmi les titulaires des "Super-licences FISA" d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation.
- un directeur de course :
par l'ASN, choisi parmi les titulaires des "Super-licences FISA".

Les noms des Officiels désignés par l'ASN devront être communiqués à la FISA, à l'acte de candidature de l'épreuve, par la même ASN.

Les fonctions des différents Officiels et Délégués sont précisées - dans le cadre du Code Sportif International FIA - par le Règlement Particulier Standard des épreuves.

ARTICLE 11 : NOMBRE DES EPREUVES QUALIFICATIVES

Le nombre maximum des épreuves qualificatives inscrites au calendrier par la FISA est limité à 16.

Le nombre minimum est fixé à 8.

Toute épreuve qualificative pour le Championnat annulée avec un préavis inférieur à 3 mois entraînera le refus d'inscription de l'épreuve au Championnat de l'année suivante, sauf s'il s'agit d'un cas de force majeure reconnu par la FISA.

ARTICLE 12 : ACCREDITIFS - BADGES - LAISSEZ-PASSER

La réglementation des laissez-passer est définie par le texte figurant à la Convention d'Organisation selon les contingents établis par la Commission de la Formule 1.

- Les délégués de la FISA seront les suivants :

Inspecteur de l'épreuve :(

Délégué Sécurité et Starter :)

Délégué Médical :(

Délégué Organisation :)

Délégué responsable Vérifications Techniques :.....(

Délégué presse

Délégué Média (Radio - TV) :)

Assistante FISA

- liste des prix et récompenses spéciales,
- liste des obligations nationales particulières,
- numéro du visa de l'Autorité Sportive Nationale,
- numéro du visa de la FISA.

2) ORGANISATION - ENGAGEMENTS

Art. 1 : Définition de l'épreuve

Cette épreuve internationale est réservée aux voitures de F.1 et comptera pour le Championnat du Monde de F.1. de la FIA.

Au cas où le nombre de voitures de F.1 serait insuffisant, l'admission d'autres voitures se fera conformément à l'Article 2 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1. Ces voitures devront, en outre, avoir répondu au minima de qualification et être conformes aux spécifications techniques de la formule à laquelle elles appartiennent. Leur place sur la grille de départ sera déterminée par les temps réalisés aux essais, toutes formules confondues.

L'attribution des points pour le Championnat du Monde se fera conformément aux Articles 4, 6 et 7 dudit Règlement Sportif.

Art. 2 : Organisation

L'épreuve sera organisée dans le cadre des prescriptions du Code Sportif International de la FIA, et en conformité avec le Règlement Général du Championnat du Monde de F.1, le Règlement Sportif du Championnat du Monde F.1, le Règlement Standard de l'épreuve, et les autres documents précisés à l'Article 1 dudit Règlement Sportif. Tous les concurrents s'engagent à respecter ces textes de par le fait même de leur engagement dans le Championnat du Monde ou de leur participation à l'épreuve en question.

Art. 3 : Parcours - distance - sens de la course

- a) La distance de toutes les courses (comprenant le tour de chauffe prévu à l'Article 13(c) (d) du Règlement Standard) sera comprise entre un maximum de 320 km et un minimum de 300 km, sauf au cas où 2 heures s'écoulent avant que la distance prévue pour la course soit couverte, le drapeau à damiers sera présenté à la voiture de tête à la fin du tour pendant lequel la période de 2 heures se sera écoulée.
- b) Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans le sens inverse sous peine d'être immédiatement exclus de la course. Il n'est permis de pousser une voiture dans le sens inverse, sous surveillance officielle, que pour la dégager d'une situation malencontreuse.

Art. 4 : -Voitures

- a) L'épreuve sera réservée aux voitures dont il est fait référence à l'Article 1 du présent Règlement et à l'Article 2 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F1.
- b) Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ et à participer aux essais est fixé conformément à l'Article 9 dudit Règlement Sportif.
- c) L'emploi des couleurs distinctives de nationalité n'est pas obligatoire, comme stipulé à l'Annexe 1 du Code.

- d) La publicité sur les voitures est autorisée dans les limites fixées par l'Autorité Sportive Nationale de l'Organisateur qui ne pourra imposer aux concurrents aucune publicité supplémentaire.
 - e) Le nom du pilote ainsi que la marque de la voiture seront inscrits sur la carrosserie.
 - f) Sur chaque voiture figurera son numéro de course selon la liste arrêtée par la FISA chaque année. Les chiffres doivent mesurer au moins 15 cm en hauteur, en trait d'au moins 3 cm d'épaisseur, et figurer en position visible sur le capot avant ainsi que sur les deux côtés de la voiture.
 - g) Un pilote pourra utiliser pour les essais et la course plusieurs voitures à condition :
 - qu'elles soient de la même marque et engagées par le même concurrent,
 - qu'elles aient été vérifiées conformément à l'Article 10 du présent Règlement,
 - que sur chaque voiture figure le numéro de course correspondant au pilote qui la conduit.
- Cependant, après le déploiement du drapeau vert prévu à l'Article 13, alinéa C, point 3d), aucun changement de voiture ne sera admis.

Art. 5 : Carburant

1 - 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 %.
- . 2 % d'oxygène et 1 % d'azote en poids comme pourcentage maxima, le reste du carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant ni alcools, dérivés nitrés ou autres additifs pouvant augmenter la puissance.

Pour toutes les épreuves se déroulant dans un pays extra européen, chaque concurrent pourra utiliser soit un carburant se conformant à l'Article 14 du Règlement Technique du Championnat du Monde de Formule Un, soit le carburant aviation que les organisateurs devront obligatoirement fournir et dont les caractéristiques techniques seront communiquées 60 jours avant la course.

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

Art. 6 : Licences des pilotes et des concurrents

Tous les concurrents et les pilotes devront détenir les licences internationales prévues par le Code et délivrées par leur ASN, ainsi que les super-licences FISA conformément à l'Article 8 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1.

Ces licences devront être valables pour l'année en cours et ne pas avoir fait l'objet d'une suspension ou d'une disqualification intéressant la période des essais et de la course.

Les concurrents et les pilotes d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation devront, en outre, présenter l'autorisation prévue à l'Article 70 du Code Sportif.

Les pilotes devront obligatoirement être munis de leur fiche médicale internationale.

Art. 7 : Engagements et désignation des pilotes

Tout concurrent engagé dans le Championnat du Monde est engagé automatiquement avec ses voitures et ses pilotes dans cette épreuve. Les engagements et les désignations des pilotes seront conformes aux prescriptions des Articles 6, 7 et 9 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1 de la FIA.

L'utilisation d'un pilote remplaçant devra être conforme aux prescriptions de l'Article 7 dudit Règlement Sportif et être annoncée par le concurrent aux organisateurs avant la fin des vérifications techniques (voir Article 10-a).

Les organisateurs se réservent le droit d'annuler la course si le nombre total des voitures disponibles est inférieur à treize.

Art. 8 : Dispositions générales

- a) Il relèvera 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.
- c) Le fait même de présenter une voiture au contrôle technique sera considéré comme une déclaration implicite de conformité.
- d) Au cours d'une compétition, la propre responsabilité d'un pilote ou celle de toute autre personne s'occupant d'une voiture inscrite, ne sera pas dégagée en ce qui concerne l'observation des règlements par le seul fait de la responsabilité officielle du concurrent ou de son représentant.
- e) Les concurrents, pilotes, assistants et invités devront à tout instant porter les insignes d'identification qui leur auront été remis conformément aux prescriptions de l'Article 12 du Règlement Sportif du Championnat.

Art. 9 : Assurance

- a) Tous les concurrents seront couverts par une assurance au tiers souscrite par l'organisateur. L'assurance couvre la voiture à partir du moment où est signée la déclaration, jusqu'à minuit après la course.

L'organisateur doit envoyer à la FISA, 90 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) Les organisateurs tiennent à souligner, dans l'intérêt des concurrents et celui des personnes qui dépendent d'eux, l'avantage qu'ils ont à souscrire une assurance-accident personnelle, s'ils n'en ont déjà une.

Les conducteurs participant à l'épreuve ne pourront pas être considérés comme "tiers" entre eux.

3) VERIFICATIONS - ESSAIS

Art. 10 : Vérifications techniques et sportives

- a) Le représentant du concurrent devra présenter lors des vérifications qui se dérouleront la veille de la première journée d'essais officiels entre dix et dix-huit heures au lieu indiqué, sa licence de concurrent ainsi que la licence de compétition et la Super-Licence de son(ses) pilote(s).

Aucune signature ne devra lui être demandée, sauf en cas d'un accord spécifique déjà existant.

Les contrôles des licences et des fiches médicales internationales des pilotes seront effectuées par la FISA en début de saison.

- b) La vérification consistera à un contrôle des documents : licence internationale, super-licence FISA, 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 juge nécessaire.
- c) Les vérifications techniques préliminaires de la voiture pourront être effectuées séparément du contrôle du concurrent et des pilotes, et auront lieu dans le garage ou dans l'emplacement attribué à chaque équipe.

Le numéro de course et les signes publicitaires doivent être en place sur la voiture. Aucune voiture ne pourra participer aux essais si elle n'a pas été approuvée par les Commissaires Techniques, chargés des vérifications.

- d) Sauf dérogation accordée par le Commissaires Sportifs, les concurrents qui ne se présenteront pas aux vérifications dans les délais prévus au paragraphe a) ne seront pas autorisés à prendre part aux essais et à la course.
- e) 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.

Le départ pourra être refusé à toute voiture pour des motifs de sécurité.

- f) 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.
- g) Immédiatement après chaque séance chronométrée, quatre voitures au moins seront soumises à un contrôle technique complet : les deux voitures ayant obtenu les deux meilleurs temps lors de la séance en question et deux voitures tirées au sort par les Commissaires Sportifs.
- h) Après l'arrivée, toutes les voitures classées seront conduites sous la surveillance d'un commissaire dans un "parc fermé" aménagé à cet effet. Les véhicules désignés qui n'entreraient pas au "parc fermé" immédiatement après la course ne seraient pas classés. Quatre de ces voitures seront obligatoirement soumises à une vérification. De plus, les Commissaires Sportifs pourront faire vérifier toute autre voiture ayant participé à la course. A l'intérieur du Parc Fermé, l'accès n'est autorisé qu'aux officiels assignés à la surveillance.

Toute opération est interdite, sauf si elle est autorisée par les officiels susmentionnés. La zone comprise entre la ligne d'arrivée et l'entrée du Parc Fermé est placée sous le régime du Parc Fermé.

Le Parc Fermé sera de dimensions adéquates et sera bien protégé afin d'empêcher les gens d'y entrer lorsqu'il y a des voitures.

Le contrôle sera effectué par les officiels dûment désignés.

Ces officiels sont responsables du fonctionnement du parc fermé et sont les seuls autorisés à donner des ordres aux concurrents.

- i) Le poids peut être vérifié à tout moment par les Commissaires Techniques et/ou les Commissaires Sportifs et, sans préjudice du caractère général de ce qui précède, selon ce qui suit :

a) Pendant et après les essais officiels chronométrés :

- 1) A l'entrée de la voie des stands sera installé un dispositif électronique qui sera programmé de telle façon que, chaque fois qu'une voiture passe, un feu rouge ou vert clignotera au hasard (ce feu sera parfaitement visible pour les pilotes et les Commissaires Techniques) selon un programme qui aura été inséré dans le dispositif. Ce programme sera tel qu'en moyenne, pendant chaque séance chronométrée, le nombre de fois que le feu rouge clignote sera approximativement le quart du nombre de fois que le feu vert clignote. Le programme mentionné ci-dessus sera secret et le dispositif sera installé et demeurera à tout moment sous le contrôle des Commissaires Techniques.
- 2) Entre le dispositif susmentionné et le premier stand d'un concurrent (et au moins 50 mètres de ce dernier), l'Organisateur mettra en place avec l'aide des autorités sportives un système de pesage électronique qui sera en conformité avec les spécifications établies par la Commission de Formule Un. Le système sera programmé afin de déterminer le poids de la voiture en question moins le poids de son pilote dont le poids sera déterminé de la façon décrite ci-après.
- 3) Juste avant la première épreuve de chaque demi-saison (telle que défini dans l'Annexe 8 de la Convention de la Concorde), chaque pilote engagé dans le Championnat de Formule Un de la FIA sera pesé portant l'équipement réglementaire complet normalement porté par ce pilote pendant les épreuves y compris, sans limitation, casque, combinaison, vêtements ignifugés, chaussures, gants. Le pesage sera effectué sous le contrôle de la FISA avec un matériel qui sera conforme aux spécifications établies par la Commission de Formule Un. Les résultats de ce pesage seront publiés officiellement par la FISA et seront introduits dans le programme du système de pesage référé ci-dessus.
- 4) Un pilote qui n'est pas engagé pour la première épreuve d'une demi-saison, sera pesé de la façon susmentionnée tout de suite avant la première épreuve de la demi-saison pour laquelle il est engagé, et par la suite tout de suite avant la première épreuve de chaque demi-saison qui suit.
- 5) Aucun pilote ne participera à quelque épreuve que ce soit à moins qu'il n'ait été pesé selon la susdite méthode.
- 6) Lorsque le feu rouge (dont la référence est faite à l'alinéa 1 ci-dessus) clignote, le pilote de la voiture en question se dirigera par la voie la plus directe, et en tout cas sans intervention ou assistance de toute personne sauf les Commissaires au cas où ceci s'avère nécessaire, à l'endroit où se trouve le système de pesage mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus.

Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse ou de quelque autre nature que ce soit ne pourra être ajoutée à la voiture, au pilote et à ses vêtements, ou y être posée ou enlevée avant ou pendant le pesage qui aura lieu sous le contrôle des Commissaires Techniques, le pilote restant immobile dans la voiture, dont le moteur sera arrêté.

- 7) Les Commissaires Techniques introduiront dans le système de pesage le numéro de la voiture afin de permettre au système de déduire du poids global de la voiture et du pilote le poids de ce dernier, dont référence est faite à l'alinéa 3) ou selon le cas à l'alinéa 4) ci-dessus, afin de déterminer le poids.
- 8) Au cas où le poids serait inférieur à celui prévu à l'Article 4 (1) du Règlement Technique, la voiture et le pilote seront automatiquement exclus de l'épreuve, sauf dans le cas où l'insuffisance de poids proviendra de la perte accidentelle d'un élément de la voiture due à cause de force majeure, ou au cas où le pilote demande (laquelle demande devra être faite immédiatement après que le pilote ait été informé de la manière prévue ci-après du résultat du pesage) que la voiture soit pesée à nouveau sans le pilote et tout vêtement (le système de pesage étant programmé de nouveau afin de ne pas déduire le poids du pilote) et la voiture suite à ce deuxième pesage sera trouvée en conformité avec le susdit Article 4 (1).
- 9) Aucune voiture ne doit partir du système de pesage mentionné ci-dessus sans la permission expresse des Commissaires Techniques, qui feront leur maximum pour que la procédure décrite ci-dessus soit suivie dans les meilleurs délais.
- 10) Le résultat du pesage mentionné ci-dessus, ainsi que l'heure et la date auxquelles il a eu lieu, seront aussitôt transmis par écrit au pilote, dès que le pesage sera fini.
- 11) Toute voiture qui devient incapable de rentrer à son propre stand par ses propres moyens, sera placée aussitôt après cette incapacité sous le contrôle exclusif des seuls Commissaires de piste et Commissaires techniques, qui, dès que possible, amèneront la voiture au système de pesage mentionné ci-dessus, où la voiture sera soumise à la procédure de sélection décrite ci-dessus, et, si elle est sélectionnée, sera pesée selon la méthode spécifiée ci-dessus.

Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse, ou de quelque autre nature que ce soit ne pourra être ajoutée à la voiture ou y être posée ou enlevée avant ou pendant le pesage, qui aura lieu sans le pilote, le système de pesage étant programmé pour tenir compte de son absence.

b) Après la course :

- 1) Chaque voiture qui franchit la ligne d'arrivée se rendra aussitôt par la ligne la plus directe (et en tout cas sans l'intervention ou l'assistance de toute personne autre que les Commissaires de piste, si nécessaire) au Parc Fermé, où la voiture sera pesée, moteur arrêté et sans le pilote et son équipement. Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse ou de quelque autre nature que ce soit ne pourra être ajoutée à la voiture ou y être posée ou enlevée entre le moment auquel elle franchit la ligne d'arrivée et l'achèvement du pesage.
- 2) Si le poids est moins que celui spécifié à l'Article 4 (1) du Règlement Technique, la voiture et le pilote seront automatiquement exclus du classement de l'épreuve sauf au cas où l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'un élément de la voiture par cause de force majeure.
- 3) Toute voiture classée qui sera incapable de franchir la ligne d'arrivée et/ou de se rendre au parc fermé par ses propres moyens sera aussitôt après cette incapacité, placée sous le contrôle exclusif des Commissaires de piste et Commissaires techniques qui, dès que cela sera possible, amèneront la voiture au parc fermé ou elle sera pesée de la manière décrite ci-avant. Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse ou de quelque autre nature que ce soit, ne pourra être ajoutée à la voiture ou y être posée enlevée avant ou pendant le pesage.

c) Toute infraction à ces dispositions pour le pesage pourra entraîner l'exclusion de la voiture concernée.

j) Pour chaque voiture vérifiée, les Commissaires Techniques publieront les résultats de cette vérification qui seront mis à la disposition des autres concurrents.

k) Les Commissaires Sportifs et Techniques peuvent :

- contrôler les conditions d'éligibilité d'une voiture ou d'un concurrent avant ou après les essais et la course, à condition que le concurrent soit prévenu de cette intention et que l'heure et le lieu désignés pour cette vérification ne soient pas tels que la participation du concurrent et de la voiture aux essais ou à la course soit perturbée.
- Demander lors d'une vérification technique qu'une voiture soit démontée par le concurrent afin de s'assurer que les conditions d'éligibilité ou de conformité soient bien remplies.

- Demander au concurrent de leur fournir, lors de vérifications techniques, telles pièces et échantillons.
- Demander au concurrent de payer tous les frais que l'exercice des droits mentionnés dans cet article pourrait entraîner.

Art. 11 : Essais

Tous les conducteurs admis aux essais officiels conformément aux dispositions de l'Article 9 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1, devront participer à l'une au moins des deux séances officielles chronométrées qui auront lieu :

- l'avant-veille de la course, de 13.00 h à 14.00 h. Monaco : le jour précédant l'avant-veille de la course de 13 h 00 à 14 h 00
- la veille de la course, de 13.00 h à 14.00 h.

De plus, des séances d'essais non chronométrées se dérouleront :

- l'avant-veille de la course de 10.00 h à 11.30 h. Monaco : le jour précédant l'avant-veille de la course de 10.00 h à 11.30 h
- la veille de la course, de 10 h 00 à 11 h 30
- le jour de la course, pour une durée de 30 minutes, commençant 4 heures avant l'heure annoncée pour le départ de la course.

L'intervalle entre la séance non chronométrée et la séance chronométrée d'une même journée ne pourra jamais être inférieure à 1 heure et 30 minutes. Tout retard dans le déroulement de la première séance comportera donc un décalage identique de l'horaire de la deuxième séance.

De même, l'intervalle entre la fin de la séance d'essais non chronométrée du jour de la course et le départ de la course même ne pourra jamais être inférieur à 3 heures et 30 minutes. Toutefois la course devra impérativement débiter à l'heure prévue, sauf cas de force majeure. D'autres courses éventuelles ne pourront se dérouler que dans les 60 minutes suivant la fin de la séance non chronométrée du jour de la course.

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 sauvetage 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 avec les Commissaires Sportifs.

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 admis au départ.

Tous les tours des séances d'essais chronométrés seront chronométrés afin de déterminer la position du pilote au départ, conformément aux prescriptions de l'Article 13-B.

Dans le cas où, en application des prescriptions de l'Article 9 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1, il serait nécessaire pour certaines voitures de participer à des essais qualificatifs, ces essais auront lieu :

- l'avant-veille de la course de 08.00 h à 09.00 h.
- Monaco, le jour précédant l'avant-veille de la course, de 08.00 h à 09.00 h.

Pendant toutes les séances d'essais, la discipline aux stands et en piste, ainsi que les dispositifs de sécurité seront les mêmes qu'en course.

Afin de permettre le respect des critères de sécurité du circuit édictés par la FISA, aucune forme de tests par quelque véhicule que ce soit n'est autorisée sur le circuit durant les six jours précédant le jour de la course.

Cette interdiction ne s'applique pas aux circuits où se déroule pour la première fois une épreuve du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA.

Art. 12 : Limitation des pneumatiques pendant les essais

Un même pilote ne pourra pas utiliser pendant chaque séance d'essais chronométrés (y compris éventuellement celle de préqualification) plus de huit pneumatiques au total, quelque soit le nombre de voitures conduites par lui, mais exception faite pour les pneus sculptés utilisés sur piste humide ou mouillée, dont l'utilisation est libre.

La procédure de contrôle sera la suivante :

- 30 minutes avant le début de chaque séance chronométrée, le concurrent aura fait préparer dans son stand les huit pneus destinés à chacun de ses pilotes.

- Chaque pneu sera marqué par les commissaires préposés sur sa face extérieure ou, à la demande du concurrent, sur les deux faces.
Les Commissaires peindront sur chaque pneu le numéro de course du pilote, ainsi qu'une lettre caractéristique de la course en question. Une couleur différente sera utilisée pour chaque séance d'essais chronométrés, ainsi que des peintures spéciales.
- Au cas où un concurrent souhaiterait utiliser dans une séance des pneus déjà marqués pour une séance précédente, les pneus pourront comporter plus d'un marquage.
- Chaque pilote devra obligatoirement utiliser exclusivement les huit pneus marqués avec son numéro de course pour la séance à laquelle il participe.
- L'utilisation par temps sec de pneus non marqués est formellement interdite.
- Un concurrent souhaitant remplacer un pneu déjà marqué par un autre, devra présenter, avant le début de la séance d'essais chronométrée, les deux pneus au commissaire préposé, qui procédera au nouveau marquage et en même temps à l'annulation de l'ancien.
- Pendant toute la durée des essais chronométrés, il y aura à la sortie des stands un commissaire placé à droite et un placé à gauche, chargés de vérifier que toutes les voitures comportent un marquage des 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 concerné pendant la séance entière.

- Les organisateurs et les Commissaires Techniques prendront toute mesure nécessaire pour assurer l'efficacité et la régularité des opérations de marquages et de contrôles des pneumatiques.

4) DEPART - DEROULEMENT DE LA COURSE - ARRIVEE - PRIX

Art. 13 - Départ

Le départ sera donné arrêté. La grille de départ aura une formation décalée 1 x 1 et le signal du départ sera donné au moyen d'un signal lumineux par un starter désigné par la FISA pour toutes les épreuves du Championnat du Monde.

a) Briefing

Un briefing aura lieu 45 minutes après la fin des essais libres du matin de la course au lieu indiqué. Tous les concurrents (ou leurs représentants) et les pilotes dont les voitures sont qualifiées pour la course devront obligatoirement être présents. Tout concurrent ou pilote qui n'aura pas émarginé la feuille de présence lors de ce briefing sera passible d'une amende de 2000 dollars US.

b) La grille

- 1) A l'issue de la dernière séance chronométrée, la liste des voitures ayant réalisé les 26 meilleurs temps sera officiellement publiée (exception Monaco : 20). Tout conducteur qui n'aura pas pris part aux essais ne sera pas admis au départ.
- 2) Une fois la liste des 26 meilleurs temps publiée (exception Monaco : 20), aucune voiture de réserve ne pourra être autorisée à participer à la course et seules les voitures ayant réalisé les 26 meilleurs temps (exception Monaco : 20) seront admises à participer aux essais libres le jour de la course, ainsi qu'à la course, ce nombre pouvant éventuellement être inférieur du fait des dispositions de l'Article 13.B.1.
- 3) La grille de départ définitive sera publiée après le briefing des pilotes et concurrents (voir Article 13.A). Tout concurrent dont la (les) voiture(s) ne peut (peuvent) pas prendre le départ pour quelque raison que ce soit, doit obligatoirement en informer le directeur de course avant la fin du briefing. Au cas où une ou plusieurs voitures seraient retirées, le ou les intervalles sur la grille seront comblés.
- 4) La grille sera dressée dans l'ordre des meilleurs temps réalisés par les pilotes lors des essais officiels chronométrés, tous temps confondus. Au cas où deux ou plusieurs voitures auraient réalisé des temps identiques, priorité sera donnée à celle l'ayant réalisé la première.
- 5) La position située la plus en avant sur la grille de départ sera considérée comme la "pole position" et devra être acceptée comme telle par le pilote ayant établi le meilleur temps aux essais. Tout choix sera interdit.

- 6) Les rangs de la grille seront séparés d'une distance d'au moins 7 mètres.
 - 7) L'accès à la grille prendra fin 5 minutes avant l'heure annoncée pour le départ de la course. Passé ce délai, 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 C-2 ci-dessous.
- c) Procédure de départ

- 1) 30 mn avant l'heure annoncée pour la course, les voitures quitteront les stands afin d'effectuer un minimum d'1 tour de chauffe. A la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la fausse grille ou à l'endroit prévu par le Règlement, dans leur ordre de départ, moteur arrêté.
- 2) 15 mn avant l'heure annoncée pour la course, la sortie des stands sera fermée. Toute voiture se trouvant encore dans les stands ne pourra prendre le départ qu'après le passage de l'ensemble du plateau devant la sortie des stands lors de leur 1er tour de course. La fermeture de la sortie des stands sera signalée par un avertissement donné 2 mn plus tôt.
- 3) L'approche du départ sera annoncée par la présentation des panneaux à 5 mn, 3 mn, 1 mn et 30 sec. du départ.
Ces panneaux seront accompagnés d'un avertissement sonore.
 - a) Panneau de 5 mn. Début du compte à rebours.
 - b) Panneau de 3 mn. Toutes les personnes, hormis les pilotes, les officiels et les membres des équipes qui utilisent le dispositif extérieur de démarrage, évacueront la fausse grille.
 - c) Panneau d'1 mn. Les moteurs seront démarrés comme il est prévu à l'Article 8 du Règlement Technique de Formule Un, le pilote assis à son volant. Les membres des écuries quitteront alors la fausse grille.
 - d) Panneau des 30 sec. Après la présentation de celui-ci, un drapeau vert sera déployé à l'avant de la fausse grille, afin d'indiquer que les voitures doivent avancer et entamer un tour complet du circuit en restant dans l'ordre de la grille de départ, le pilote partant en pole position jouant le rôle de voiture maîtresse. Il sera interdit de doubler pendant ce tour.

Après le déploiement du drapeau vert, aucun pilote ne pourra changer de voiture.

Tout pilote qui se trouve dans l'impossibilité de démarrer devra lever le bras.

Après le départ de toutes les autres voitures pour le tour de formation, ses mécaniciens seront autorisés à pousser la voiture sur la piste pour en démarrer le moteur.

Cette voiture devra continuer le tour de formation, mais il lui est interdit de doubler aucune voiture et elle prendra obligatoirement le départ derrière la dernière ligne de la vraie grille, à la distance réglementaire indiquée par un panneau, à condition qu'elle soit en position arrêtée au moment où on allume le feu rouge.

Cette disposition est également applicable à une voiture qui, même ayant pris le départ régulièrement pour le tour de formation, ne pourrait pas suivre la vitesse de l'ensemble du plateau.

Au cas où la voiture en retard arriverait en vue de la grille alors que le feu rouge est déjà allumé, le pilote devra obligatoirement se diriger aux stands à vitesse modérée où il prendra le départ après le passage de la totalité du plateau devant la sortie des stands lors du 1er tour de la course.

- e) Lorsqu'elles reviendront à la grille de départ, les voitures s'arrêteront chacune à sa position indiquée et laisseront le moteur en marche. Un commissaire tenant un panneau portant le numéro de course de la voiture se trouvera à la hauteur de chaque rang de la grille. Dès que la voiture de son rang se sera immobilisée, il baissera son panneau. Lorsque le starter pourra voir, d'après l'enlèvement des panneaux de chaque rang que la grille s'est immobilisée, il allumera le FEU ROUGE. A n'importe quel instant, mais à 4 sec. minimum et 7 sec. maximum, suivant l'apparition du feu rouge, le départ de la course sera donné par la substitution d'un FEU VERT au feu rouge.
- f) Si après être revenu sur la grille de départ, une voiture a calé son moteur ou son pilote se trouve dans l'impossibilité de démarrer, il lèvera le bras et le commissaire responsable de son rang devra indiquer la situation en soulevant (ou en gardant levé) son panneau, le renversant de façon à ce que son côté jaune soit présenté au starter.

Au cas où un problème se pose lorsque les voitures reviennent sur la grille réelle de départ :

1 - Si le feu rouge n'a pas été allumé, un panneau DEPART RETARDE sera présenté sur la ligne de départ et un DRAPEAU ROUGE sera levé.

2 - Après que le FEU ROUGE ait été allumé, le starter allumera des feux jaunes clignotants (laissant le FEU ROUGE allumé) et un panneau DEPART RETARDE sera présenté sur la ligne de départ.

Dans les deux cas (1) et (2) :

Les moteurs seront arrêtés et la procédure de départ recommencera au panneau de 5 minutes, la distance de la course étant réduite d'un tour.

N.B. :

Au cas où, selon les circonstances, il sera nécessaire de donner plus d'un nouveau départ, la distance de la course sera réduite d'un tour à chaque fois, à condition bien sûr que, si la distance totale devenait en ce cas inférieure à la distance minimale prévue à l'Article 3a) de ce règlement, la course comptera quand même pour le Championnat du Monde de F.1 de la FIA.

- g) Si, après le départ, une voiture se trouve immobilisée sur la grille, les commissaires de piste devront immédiatement intervenir en la poussant sur la piste pour en démarrer le moteur.
- Si, malgré plusieurs tentatives, la voiture n'arrive pas à repartir, les commissaires la pousseront vers les stands (à l'entrée ou à la sortie selon la proximité) où ses mécaniciens pourront intervenir pour la faire démarrer.
- h) Toute infraction aux règles énoncées ci-dessus pour la procédure de départ sera pénalisée par la mise hors course du pilote responsable.
- 4) Des juges seront désignés pour constater les faux départs. La pénalité prévue par le Code Sportif (l'addition d'une minute au temps total de la course) sera infligée pour tout faux départ.
- 5) Si plus de 50 % des voitures prennent le départ de la course avec des pneus pluie, la course sera déclarée une course par temps humide, et un panneau course par temps humide sera présenté sur la ligne départ/arrivée pendant les 5 premiers tours et nonobstant les dispositions de l'Article 19, la course ne sera pas arrêtée en cas de pluie.
- 6) La seule variation permise dans cette procédure de départ relève des cas suivants :
- a) Changement des conditions atmosphériques après les essais non officiels le jour de la course. Si la piste est sèche, bien que toute la période des essais, y compris les essais non-officiels le matin du jour de la course, ait été humide, ou si la piste est humide, bien que toute la période des essais, y compris les essais non-officiels le matin du jour de la course, ait été sèche, une séance d'essais de 30 minutes sera autorisée 90 minutes avant l'heure annoncée pour la course. 30 minutes avant l'heure du départ, la procédure du départ standard commencera.
- b) Si soudain il commence à pleuvoir pendant que les voitures effectuent leur tour de formation au ralenti, un panneau "départ retardé" sera présenté sur la ligne de départ/arrivée et la Procédure de Départ recommencera au point 15 minutes (à savoir la fermeture des stands).
- c) Si la quantité d'eau sur la piste est telle que l'on ne peut pas courir en sécurité, même avec des pneus pluie, les organisateurs peuvent retarder le départ jusqu'au moment où les conditions se seront améliorées.

Art. 14 : Discipline générale de sécurité

- a) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours des essais et de la course.
- b) Dans le cas où un conducteur se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture, que ce soit involontairement ou pour une autre raison, la voiture devra dégager la piste le plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course et des essais. Si le pilote lui-même est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir des Commissaires de piste de lui prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive à remettre son véhicule en marche et rejoint la course sans commettre d'infractions, il ne sera pas mis hors course.

- c) Toutes réparations sur la piste même doivent être effectuées par le seul pilote à l'aide des outils éventuellement transportés dans sa voiture.
- d) Tout ravitaillement sur la piste même est interdit, sauf dans le cas prévu par l'Article 18c.
- e) A l'exception du conducteur - et dans des cas exceptionnels des officiels compétents (voir Art. 14-b) - personne n'est autorisé à toucher une voiture arrêtée, sauf dans les stands et sur la fausse grille de départ.
- f) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée, sauf dans les cas prévus à l'Art. 13 alinéa C, point 3-d et à l'Art. 14-b).
- g) Toutes les fois que la voiture s'immobilise durant la course et les essais, que ce soit volontairement ou non, le moteur devra être remis en route à l'aide du démarreur. L'utilisation d'un dispositif de démarrage extérieur est autorisée seulement dans les stands et sur la fausse grille de départ.
- h) Lorsqu'ils participent aux essais et à la course, les pilotes doivent tout le temps porter des vêtements et un casque de type agréé par la FISA (Annexe L - Chapitre 3.1).
- i) Toutes les voitures doivent être conformes aux règles de sécurité édictées par la FISA.

Toute infraction à cet article, commise pendant la course, entraînera l'exclusion.

Art. 15 : Dépassements et conduite des voitures

Se référer intégralement à l'Annexe L - Chapitre IV - "Code de Conduite sur circuit". Cette annexe est publiée à l'Annuaire du Sport Automobile 1984.

Art. 16 : Signaux

Les instructions seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus dans l'Annexe H du Code Sportif International. Pour communiquer des renseignements à leurs pilotes, les concurrents ne doivent pas utiliser des drapeaux semblables, de quelque manière que ce soit, à ceux mentionnés dans l'Annexe H, chapitre II.

Art. 17 : Zone de décélération

Tout conducteur ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand, ou à la zone de paddock en manifesterà l'intention à temps et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

Art. 18 : Stands - Assistance aux Stands et ravitaillements

- a) Deux seules personnes désignées par le concurrent pour transmettre des signaux à chaque conducteur, ainsi qu'un chronométrateur devront normalement se tenir derrière la barrière de protection séparant la piste des stands.
- b) Après chaque arrêt de la voiture, les assistants aux stands devront débarrasser le sol de tous les accessoires qui pourraient y avoir été déposés.
- c) Si un pilote dépasse son stand avant de s'arrêter, on ne peut ramener la voiture au stand qu'en la poussant.
- d) La rentrée sur la piste s'effectuera sous la direction de l'officiel responsable.
- e) Les ravitaillements en carburant et les changements de roues ne seront autorisés qu'aux stands et, jusqu'au panneau de 3 minutes, sur la fausse grille de départ. Pendant la course, aucun ravitaillement en carburant n'est autorisé.
- f) Si de l'essence est stockée dans un stand, l'organisateur doit fournir au moins deux extincteurs efficaces d'une capacité de 5 kg et s'assurer de leur bon fonctionnement.
- g) Toute essence de réserve entreposée dans les stands doit être gardée dans des fûts ou des bidons étanches contrôlés pour une pression de 3 atmosphères.
- h) Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement. Le moteur devra être arrêté, à moins que le ravitaillement soit effectué conformément aux prescriptions de l'Article 6, paragraphe 14 du Règlement Technique de Formule 1.
En outre, le concurrent devra s'assurer que, pendant toute la durée du ravitaillement, un employé muni d'un extincteur prêt à fonctionner se trouve à côté de la voiture.

- i) Il est interdit de faire le plein d'huile pendant la course. Tous les orifices de remplissage doivent être conçus de manière à ce que les Commissaires puissent y apposer des scellés. Toute voiture dont la conception empêcherait d'apposer les scellés d'une façon satisfaisante se verrait refuser l'autorisation de prendre le départ.
- j) Tout changement de voiture ne pourra s'effectuer qu'aux stands et sous contrôle des Commissaires.
- k) Pour raison de sécurité, la zone des stands est interdite aux personnes de moins de 16 ans révolus.
- l) Il est interdit d'introduire des animaux dans la zone des stands et sur la piste.

Art. 19 : Arrêt d'une épreuve et nouveau départ

S'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce ce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou autres rendent impossible la poursuite de la course, un drapeau Rouge sera déployé sur la ligne départ/arrivée par le Directeur de Course et, simultanément, le drapeau noir sera déployé à tous les postes de signalisation. La décision d'arrêter la course peut être prise uniquement par le Directeur de Course (ou, en cas d'empêchement de celui-ci, par le Directeur de Course Adjoint). Lorsque ce signal est donné, toutes les voitures cesseront de courir immédiatement, réduiront leur vitesse et rentreront lentement aux stands, étant bien entendu que :

- a) Le classement de la course sera celui du tour précédent.
- b) Des véhicules de secours ou de service circulent peut-être sur la piste.
- c) Le circuit peut être complètement obstrué à cause d'un accident ou parce que les conditions atmosphériques l'ont rendu impossible à parcourir à la vitesse de course.

En cas d'arrêt de la course, il sera prévu les cas suivants :

- A - Moins de deux tours complets auront été accomplis.
- B - Plus de deux tours mais moins de 75 % de la distance prévue pour la course.
- C - Plus de 75 % de la distance totale prévue pour la course.

CONDITIONS DU NOUVEAU DÉPART :

Cas A : Le premier départ sera jugé nul et non avvenu. Tous les pilotes ayant pris ce départ seront admis à prendre le nouveau départ, soit dans leur voiture d'origine, soit dans une voiture de réserve de la même marque, à la seule condition que cette voiture ait été jugée en état de courir par les Commissaires Techniques. La course suivant le nouveau départ aura toute la distance prévue et la grille d'origine sera utilisée. L'emplacement de toute voiture se trouvant dans l'incapacité de prendre le nouveau départ sera comblé.

Cas B : La course sera considérée comme étant en deux parties : l'ordre à la fin de la première partie sera celui de la fin du tour précédant l'arrêt de la course. La distance de la course suivant le nouveau départ sera celle nécessaire pour atteindre toute la distance prévue. La grille du nouveau départ sera une grille 1 x 1 dans l'ordre indiqué par les chronométrateurs, des voitures à la fin de la première partie. Seules les voitures ayant pris le départ d'origine seront admises à condition qu'elles n'aient pas officiellement abandonné au moment de l'arrêt de la course, qu'elles aient pu rentrer aux stands par elles-mêmes et par toute voie autorisée, et qu'elles aient été jugées aptes à repartir par les Commissaires Techniques. Aucune voiture de réserve, ni aucun "mulet" ne seront admis.

Cas C : Cette course sera considérée comme complète et il n'y aura pas de nouveau départ. Le classement sera l'ordre à la fin du tour précédant l'arrêt de la course.

Dans tous les cas où un nouveau départ a lieu, il sera donné 30 minutes après l'arrêt de la course et la procédure de départ normale commencera 30 minutes avant l'heure annoncée du nouveau départ. Le seul cas où l'heure du nouveau départ pourra être retardée sera, si les Commissaires Sportifs, après avoir consulté le Directeur de Course et les Délégués de la FISA, jugent le parcours dangereux.

Si, au Cas A, il est impossible de donner un nouveau départ, aucun point comptant pour les Championnats ne sera attribué.

Si, au cas B, il est impossible de donner un nouveau départ, la moitié des points comptant pour les Championnats sera attribuée.

Dans le Cas C, l'ensemble des points de Championnat sera attribué.

Art. 20 : Arrivée

L'arrivée sera contrôlée par rapport à une ligne clairement indiquée sur la piste.

Le signal de fin de course sera donné dès que la première voiture aura parcouru toute la distance prévue pour la course. Si deux heures s'écoulent avant que la distance prévue pour la course ait été parcourue, le drapeau à damiers sera présenté à la voiture en tête à la fin du tour pendant lequel la période de deux heures se sera écoulée. Toutefois, si la règle des deux heures est appliquée, la course ne sera pas considérée comme une course de durée (comme pour les épreuves d'endurance), mais le vainqueur sera le pilote qui aura parcouru la plus grande distance lorsque le drapeau sera déployé.

Si le signal de fin de course est donné, par inadvertance ou pour toute autre raison, avant que la voiture en tête n'ait accompli le nombre de tours prévus, ou que le temps prescrit ne se soit écoulé, la course sera néanmoins considérée comme s'étant terminée au moment où le signal est donné. Si le signal de fin de course est retardé par inadvertance, le classement définitif sera établi en fonction des positions occupées à la fin du temps ou de la distance prévus pour la course.

Après qu'il aura été donné le signal de fin de course, toutes les voitures effectueront un tour de décélération et, immédiatement après, toutes les voitures classées gagneront le "parc fermé" conformément aux prescriptions de l'Art. 10.h.

Art. 21 : Classement

a) La voiture classée première sera celle ayant couvert la distance prévue dans le temps le plus court, ou passée en tête sur la ligne de chronométrage au bout de 2 heures de course, si le nombre de tours prévu au règlement n'a pas été accompli à cet instant (voir Art. 20). Toutes les voitures seront classées en tenant compte du nombre de tours complets qu'elles ont accompli et, pour celles qui auraient totalisé le même nombre de tours, compte tenu de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée.

Toutefois, si une voiture met plus de deux fois le temps du tour le plus rapide du vainqueur pour parcourir son dernier tour, ce dernier tour ne sera pas pris en considération lors du calcul de la distance totale couverte par cette voiture.

b) Les voitures ayant parcouru moins de 90 % du nombre de tours couverts par le vainqueur ne seront pas classées (avec arrondissement à l'unité inférieure).

c) Au cas où, en raison des conditions atmosphériques ou d'un autre cas de force majeure, la course est interrompue avant sa terminaison normale, la procédure sera celle prescrite à l'Article 19.

d) Les classements officiels seront publiés dans le lieu indiqué par le présent règlement, après la course. Ils seront les seuls résultats valables sous réserve de modifications qui pourraient être introduites par les Commissaires Sportifs en cas de réclamations et d'homologations de l'ASN.

Art. 22 : Ex-aequo

Les prix et les points attribués à la place des concurrents arrivés ex-aequo dans le classement seront partagés.

Art. 23 : Prix

Pour cette épreuve, les prix en espèces sont fixés et distribués sur la base du protocole financier, précisé à l'Article 1 du Règlement Sportif du Championnat du Monde de F.1.

Tous les conducteurs des voitures terminant la course en 1^{re}, 2^e ou 3^e place doivent, sauf en cas de force majeure, assister sur le podium à la cérémonie de remise des prix et à défaut, le conducteur absent sera sanctionné par une amende de 5.000 Dollars U.S. : les concurrents concernés devront employer leurs meilleurs efforts pour s'assurer que le conducteur respecte ladite obligation d'assister sur le podium à la cérémonie de remise des prix.

Pendant cette cérémonie sera exécuté l'hymne national du pilote classé premier, suivi de celui du constructeur de sa voiture.

Après la cérémonie du podium, le pilote vainqueur devra se rendre obligatoirement et aussi vite que possible au lieu prévu pour la Conférence de Presse Internationale.

5) APPLICATION DES REGLEMENTS

Art. 24 : Publication du Règlement

Le présent Règlement est le Règlement Standard des épreuves du Championnat du Monde de F.1 de la FIA et il est complété par les organisateurs avec les règlements et informations spécifiques de l'épreuve.

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

En cas de contestation sur leur interprétation, le texte français fera foi.

Le présent règlement a été visé par l'ASN et la FISA.

Art. 25 : 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 Art. 66 et 141 du Code Sportif International. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents qui devront en accuser réception par signature.

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

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

Art. 26 : Application des Règlements

Si il y a désaccord quant à l'interprétation du présent règlement, ainsi que des autres textes régissant le Championnat du Monde de F.1 (voir Art. 1 du Règlement Sportif du Championnat), 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'Art. 29 ci-dessous, et sauf si la FISA en décide autrement.

Art. 27 : 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 ce règlement ne se substituent pas, mais viennent s'ajouter aux pénalités prévues par le Code Sportif International.

Art. 28 - Pénalités - Mise hors course

- a) L'interprétation du règlement et notamment le choix des sanctions lorsque le présent règlement ne les a pas fixées automatiquement relèvent du Collège des Commissaires Sportifs, à la majorité des présents.
- b) Toute décision concernant une pénalité en temps ou la mise hors course de conducteurs ou de voitures, et prise par les Commissaires Sportifs, sera annoncée par le Directeur de Course aux concurrents et aux Commissaires aux stands intéressés, par écrit.
- c) Dans le cas d'une mise hors course, le conducteur de la voiture incriminée sera également prévenu par des signaux. Dans ce but, le drapeau noir - avec le numéro de course du pilote - sera présenté deux tours de suite par le Directeur de Course au moment où la voiture passe sur la ligne d'arrivée.

Il est également attendu du concurrent ou de son représentant qu'il fasse présenter à son 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 ce règlement n'empêche pas que d'autres sanctions supplémentaires soient appliquées si cela est considéré comme nécessaire.

Art. 29 - Réclamations et appels

- a) Les réclamations doivent être faites obligatoirement par écrit et remises entre les mains d'un Commissaire Sportif ou à défaut entre les mains du Directeur de Course, accompagnées d'une caution de 250 Frs suisses ou d'une somme équivalente dans la monnaie du pays.

Le concurrent engagé ou son représentant accrédité, 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 Frs suisses ou d'une somme équivalente dans la monnaie du pays.

Art. 30 : Officiels

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

Le rôle essentiel des Délégués de la FISA est d'assister dans leurs fonctions les officiels de l'épreuve, de veiller dans le cadre de leur compétence à ce que tous les règlements régissant le Championnat du Monde soient intégralement respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeraient nécessaires et de dresser les différents rapports concernant le déroulement de l'épreuve et destinés à la FISA.

L'inspecteur de l'épreuve devra être obligatoirement d'une nationalité étrangère à celle du Comité d'Organisation. Il assurera la coordination des différents délégués FISA entre eux et avec les autres Officiels.

VISA DE L'A.S.N.

VISA DE LA FISA

S O M M A I R E

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

- 1) Voiture de Formule Un
- 2) Automobile
- 3) Véhicule terrestre
- 4) Carrosserie
- 5) Roue
- 6) Marque automobile
- 7) Epreuve
- 8) Poids
- 9) Poids de course
- 10) Cylindrée moteur
- 11) Suralimentation
- 12) Suspension

- 10) Câbles, canalisations d'essence et équipement électrique
- 11) Canalisations renforcées
- 12) Structures déformables
- 13) Orifices de remplissage et bouchons
- 14) Ravitaillement en course

ARTICLE 7 : HUILE

- 1) Emplacement - structure déformable
- 2) Canalisations
- 3) Récupérateur d'huile
- 4) Partie de la voiture contenant de l'huile - emplacement
- 5) Ravitaillement en huile

ARTICLE 8 : DEMARRAGE

ARTICLE 9 : TRANSMISSION AUX ROUES

- 1) Interdiction des voitures à 4-roues motrices
- 2) Marche arrière

ARTICLE 10 : FREINS

ARTICLE 11 : ROUES ET PNEUS

- 1) Emplacement
- 2) Dimensions
- 3) Nombre maximum de roues

ARTICLE 12 : HABITACLE

- 1) Architecture, accès, dimensions
- 2) Rétroviseurs
- 3) Ceintures de sécurité

ARTICLE 13 : SECURITE

- 1) Extincteurs
- 2) Système de survie
- 3) Coupe circuit
- 4) Lampe rouge
- 5) Suspension : chrômage
- 6) Tôle de magnésium
- 7) Structures de sécurité

ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

- 1) Rôle de la FIA
- 2) Date de publication des modifications
- 3) Construction dangereuse
- 4) Conformité permanente aux règlements
- 5) Mesures
- 6) Devoir du concurrent

ARTICLE 14 : CARBURANT

- 1) Carburant commercial
- 2) Air

ARTICLE 3 : CARROSSERIE ET DIMENSIONS

- 1) Largeur hors-tout
- 2) Largeur en avant des roues AV
- 3) Largeur et forme entre les roues AV et AR
- 4) Largeur de l'aileron AR
- 5) Porte-à-faux
- 6) Hauteur
- 7) Dispositifs aérodynamiques

ARTICLE 15 : TEXTE FINAL

ARTICLE 4 : POIDS

- 1) Poids Minimum
- 2) Lest

ARTICLE 17 : CHANGEMENTS POUR 1985

ARTICLE 5 : MOTEUR

ARTICLE 6 : CANALISATIONS, RESERVOIRS D'ESSENCE, CABLES ET EQUIPEMENT ELECTRIQUES

- 1) Capacité des réservoirs
- 2) Emplacement des réservoirs
- 3) Outres en caoutchouc FTA/FT3
- 4) Fabricants d'outres en caoutchouc
- 5) Code imprimé sur les outres
- 6) Délai maximal d'utilisation des outres en caoutchouc
- 7) Accessoires des canalisations et des réservoirs de carburant
- 8) Raccordements avec le châssis
- 9) Conduits de carburant

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

- 1) Voiture de F1 : Automobile conçue pour la course de vitesse en circuit ou en parcours fermé.
- 2) Automobile : Véhicule terrestre roulant sur au moins 4 roues non alignées dont au moins 2 assurent la direction et 2 au moins la propulsion.
- 3) Véhicule terrestre : Appareil de locomotion mû par ses propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.
- 4) Carrosserie : Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air extérieurs, à l'exception de la structure jouant le rôle d'arceau de sécurité et des parties incontestablement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et du train roulant.
La (les) boîte (s) à air et les radiateurs seront considérés comme faisant partie de la carrosserie.
- 5) ROUE : Flasque et jante. Roue complete Flasque, jante et pneumatique.
- 6) "Marque automobile" : Dans le cas de voitures de Formule de course, une "marque automobile" est une voiture complète. Lorsque le constructeur de la voiture monte un moteur de provenance étrangère à sa propre fabrication, la voiture sera considérée comme "hybride" et le nom du constructeur du moteur sera associé à celui du constructeur de la voiture. Le nom du constructeur de la voiture devra toujours précéder celui du constructeur du moteur.
Au cas où une Coupe, ou un titre de Champion serait gagné par une voiture hybride, il serait donné à la voiture.
- 7) Epreuve : Une épreuve sera constituée par les essais officiels, chronométrés et non chronométrés et par la course.
- 8) Poids : C'est le poids de la voiture sans le pilote à tous moments de l'épreuve.
- 9) Poids de course : C'est le poids de la voiture en état de marche, le pilote étant à bord et tous les réservoirs de carburant pleins.
- 10) Cylindrée moteur : C'est le volume balayé dans le(s) cylindre(s) du moteur par le mouvement du (des) piston(s). Ce volume sera exprimé en centimètres cubes. Pour calculer la cylindrée moteur le nombre sera pris égal à 3,1416.
- 11) Suralimentation : Augmentation de la pression d'alimentation du mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, le 'ram effect' et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit. L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation.
- 12) Suspension : Toutes les roues en contact avec le sol/leurs axes doivent être suspendus par rapport à l'unité châssis/carrosserie par des intermédiaires de suspension (c'est-à-dire que les axes ou les roues ne doivent pas être connectés directement à l'unité châssis/carrosserie).
L'intermédiaire de suspension ne doit pas être constitué de boulons passant dans des manchons flexibles ou des montures flexibles.
Il doit y avoir mouvement indépendant entre les roues/axes et les étais/fusées donnant un débattement de suspension entre le haut et le bas supérieur à la flexibilité des attaches montage.

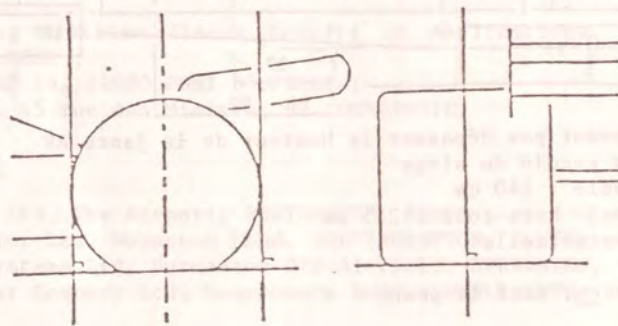
ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

- 1) Les règlements présidant à la construction de F1, énumérés ci-dessous, sont émis par la FIA.
- 2) Chaque année, au mois d'octobre, la FIA publiera tous changements à ces règlements. Tous ces changements entreront en vigueur à partir du 1er janvier de la troisième année qui en suit la publication, à moins d'accord entre la FIA et tous les constructeurs reconnus de Formule 1, auquel cas le changement entrera en vigueur à la date convenue.
- 3) Une automobile qui semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les Commissaires Sportifs de l'épreuve.

- 4) Les automobiles devront respecter intégralement le règlement ci-dessous durant tout le déroulement des épreuves.
- 5) Toutes les mesures devraient être faites lorsque la voiture est immobilisée sur une surface plane horizontale et dure ou comme prévu à l'Article 10.I du Règlement Standard de Fl.
- 6) Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tous moments de l'épreuve.

ARTICLE 3 : CARROSSERIE ET DIMENSIONS

- 1) La largeur hors-tout de la voiture, y compris les roues complètes, ne devra pas dépasser 215 cm, les roues directrices étant dirigées vers l'avant.
- 2) La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 150 cm au total.
Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV, d'une largeur totale de plus de 110 cm ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV, pilote à bord et assis normalement, quelle que soit la quantité de carburant.
- 3) La largeur maximale hors-tout de la carrosserie derrière le point le plus en AV des roues AV et devant l'axe des roues AR, ne sera pas supérieure à 140 cm. La structure déformable est incluse dans cette largeur. Entre l'arête arrière de chaque roue complète avant et l'arête avant de chaque roue complète arrière, toutes les parties entièrement suspendues directement visibles sous la voiture devront s'inclure dans un plan ayant une tolérance de + 5 mm. Toutes ces parties doivent engendrer une surface uniforme, solide, dure, rigide (aucun degré de liberté par rapport à l'unité châssis/carrosserie), et impénétrable, en toutes circonstances. La périphérie de la surface engendrée par ces parties pourra être arrondie vers le haut avec un rayon maximum de 5 cm.
- 4) La carrosserie ne peut dépasser une largeur de 100 cm en arrière de l'axe des roues AR.
- 5) Sauf en cas de traction avant, où la mesure sera prise à partir de l'axe des roues les plus en arrière portant une charge substantielle, aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 60 cm en arrière de l'axe des roues tractrices les plus en arrière.



Dessin N° 15 : Article 3.5 - Détermination de l'axe d'une roue.

Aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 120 cm de l'axe des roues AV les plus en avant.

L'axe de toute roue sera supposé être au milieu de deux droites situées perpendiculairement à la surface d'appui de la voiture et placées contre les côtés opposés de la roue complète, ces droites passant par le centre de la bande de roulement du pneu.

- 6) Hauteur : A l'exception de la structure jouant le rôle de l'arceau de sécurité, aucune partie de la voiture ne pourra dépasser une hauteur de 100 cm au dessus du sol, pilote à bord et assis normalement, la voiture étant dans son assiette normale de course. Toute partie de toute structure jouant ce rôle étant à une hauteur par rapport au sol de plus de 100 cm ne doit pas avoir forme telle qu'elle puisse avoir une influence aérodynamique significative sur les performances de la voiture.
- 7) Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur le comportement de la voiture :
 - doit respecter les règles relatives à la carrosserie ;
 - doit être fixée rigidement sur la partie entièrement suspendue de la voiture ;
 - ne doit pas être mobile par rapport à celle-ci.

2) Cylindrée-moteur avec suralimentation : inférieure ou égale à 1500 cm³.

Nombre de cylindres : maximum 12.

Les moteurs Wankel, Diesel, 2-temps et les turbines sont interdits.

ARTICLE 6 : CANALISATIONS ET RESERVOIRS D'ESSENCE, CABLES ET EQUIPEMENT ELECTRIQUES

- 1) La quantité total du carburant emportée à bord de la voiture ne doit pas dépasser 220 litres.
- 2) Tous les réservoirs de carburant doivent être placés à l'intérieur de la structure principale de la voiture. Le stockage d'essence à plus de 40 cm à partir de l'axe longitudinal de la voiture et dans les longerons définis par l'Article 13.7.F est interdit.
- 3) Tous les réservoirs de carburant doivent être du type 'outre en caoutchouc' conforme à ou dépassant les spécifications FIA/Spec/FT3.
- 4) Tous les réservoirs du type 'outre en caoutchouc' doivent provenir d'un fabricant agréé par la FIA. Afin d'obtenir l'agrément de la FIA, un constructeur doit faire la preuve de la conformité de son produit avec les spécifications approuvées par la FIA.

Ces constructeurs s'engagent à ne livrer à leurs clients que des réservoirs correspondant aux normes approuvées.

Liste des constructeurs agréés :

Allemagne Fédérale :

Uniroyal, 5100 AACHEN, Postfach 410.

Etats-Unis

Don Allen Inc, 401 Agee Road, Grants Has, OREGON 97526 ;

Aero Tec Labs, Hewson Avenue, WARCICK, NJ 07463 ;

Fuel Safe Corporation, 15545 Computer Lane, Huntington Beach, CALIFORNIA 92649 ;

Goodyear Fuel Cell Labs, The Goodyear Tire and Rubber Company, AKRON, OHIO 44316.

France

Kléber-Colombes, Division Tissus Enduits et Applications, 4 rue Lesage Maille, 76230 CAUDEBEC-LES-ELBEUF ;

Ets J. RICHE, BP 14, 14690 PONT D'OUILLY ;

Superflexit SA, 45 rue des Minimes, 92 COURBEVOIE.

Grande-Bretagne

FTP Industries Ltd, The Airport, PORTSMOUTH, Hants ;

Marston Excelsior Ltd, Wobaston Road, WOLVERHAMPTON, Staffs ;

Premier Fuel Systems Ltd, Burnaston Old Airfield, BURNASTON, Derby ;

Woodville Rubber Company Ltd, Hearthcote Road, SWADLINCOTE, BURTON-ON-TRENT, DE11 9DX.

Italie

Autodelta SpA (Alfa Romeo), Via Enrico Fermi 7, 20019 SETTIMO-MILANESE ;

Pirelli, -Viale Rodi 15, MILANO.

Japon

Kojima Press Ltd, 3-30 Shimolchibacho Toyota, AICHIKEN ;

Sakura Rubber Co Ltd, 48-14-1 Chome Sasazuka, SHIBUYA KU, TOKYO ;

Sumitomo Electric Industries Ltd, 15-5 Chome Katakama, MIGASHI KU, OSAKA.

- 5) Sur tous les réservoirs du type 'outre en caoutchouc' doit être imprimé un code indiquant le nom du fabricant, les spécifications selon lesquelles le réservoir a été construit, et la date de fabrication.
- 6) Aucun réservoir du type 'outre en caoutchouc' ne peut être utilisé plus de 5 ans après la date de fabrication.

- 7) Tous les accessoires relatifs au carburant (y compris les reniflards, les entrées, les sorties, les orifices de remplissage, les raccords entre les réservoirs, et les ouvertures d'accès) doivent être des accessoires métalliques vulcanisés sur le réservoir.
- 8) Tous les raccordements entre une cellule de carburant et le châssis (y compris les orifices de remplissage, les reniflards, les ouvertures d'accès, les entrées et les sorties) doivent être frangibles. Par 'frangible', on entend qu'au cas où le réservoir de carburant se déplacerait relativement au châssis, au cours d'un accident, le raccordement entre le réservoir de carburant et le châssis se cassera sous une charge qui est inférieure de moitié à la charge requise pour arracher l'accessoire métallique vulcanisé du réservoir de carburant.
- 9) Toutes les canalisations de carburant entre un réservoir de carburant et le moteur doivent comporter une connexion auto-obturante de sécurité. Les parties de cette connexion doivent se séparer sous une charge inférieure à la moitié de celle requise pour briser la canalisation de carburant ou pour arracher celle-ci du réservoir.
- 10) Conduits, canalisations et équipement électriques : Sauf si les conduits, canalisations et équipement électriques sont en conformité avec les prescriptions de l'aviation en ce qui concerne leur emplacement, leurs matériaux et leurs raccordements, ils doivent être placés ou installés de telle façon qu'une fuite quelconque ne puisse résulter en :
- une accumulation de liquide dans l'habitacle du pilote ;
 - le contact entre le liquide et une canalisation ou un équipement électrique quelconque.
- Dans le cas où les conduits, canalisations ou équipement électriques passeraient par, ou seraient installés dans l'habitacle du pilote, ils doivent être isolés par une couverture d'un matériau étanche et résistant au feu.
- 11) Toutes les canalisations de carburant extérieures au cockpit à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur, devront pouvoir résister à une pression de 70 kg/cm² (1 000 psi) et à une température de 260° C (500° F).
- 12) Structure déformable : Toute la zone des réservoirs se trouvant en contact direct avec les filets d'air doit comprendre une structure déformable conforme aux spécifications ci-après.
- Cette zone comprend toute la zone de carrosserie (ou du monocoque) à l'exclusion des parties ajoutées telles que radiateurs d'eau, entrées d'air, pare-brise, etc.
- a) La structure déformable doit se composer d'une construction sandwich incorporant un matériau ininflammable d'une résistance minimum de 25 psi (18 N/cm²). Il est permis de faire passer des tuyaux d'eau au travers de ce matériau, mais non pas des canalisations de carburant, d'huile ou d'électricité.
La construction en sandwich comprend obligatoirement deux feuilles de 1,5 mm d'épaisseur dont une en alliage d'aluminium dont la résistance à la rupture est de 14 tonnes par pouce carré (225 N/mm²) et l'élongation minimum de 5 %. 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).
 - b) L'épaisseur minimale de la construction sandwich est de 1 cm.
- 13) Orifices de remplissage et bouchons : L'orifice ou les orifices de remplissage et leur bouchon ne doivent pas faire saillie sur la tôle de la carrosserie. Leur ouverture doit être d'un diamètre suffisant pour permettre l'évacuation de l'air lors des remplissages rapides (en particulier ceux effectués sous pression) et, l'évent de communication avec l'atmosphère doit être conçu de façon à éviter toute fuite de liquide pendant la marche, et le débouché doit se trouver à au moins 25 cm en arrière de l'habitacle. Le bouchon doit être conçu de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent ou d'une fausse manoeuvre en le fermant.
- 14) Ravitaillement en course : Tout ravitaillement pendant la course est interdit. La distance de toutes les courses (comprenant le tour de chauffe prévu à l'Article 13 (c) (d) du Règlement Standard sera comprise entre un maximum de 320 km et un minimum de 300 km, sauf au cas où 2 heures s'écoulent avant que la distance prévue pour la course soit couverte, le drapeau à damiers sera présenté à la voiture en tête à la fin du tour pendant lequel la période de deux heures se sera écoulée".

ARTICLE 7 : HUILE

- 1) Tous les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale de la voiture devront être entourés d'une structure déformable de 1 cm d'épaisseur. Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne pourra se trouver en arrière de la boîte de vitesses ou du carter de différentiel, sur une voiture à roues motrices AR. Dans le cas d'une voiture à roues motrices AV, aucune partie contenant de l'huile ne pourra se trouver en arrière de la roue AR complète.
- 2) Toutes les canalisations d'huile extérieures au cockpit, à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur devront pouvoir résister à une pression de 70 kg/cm² (1 000 psi) et à une température de 260° C (500° F).
- 3) Récupérateur d'huile : Sur toute voiture dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, celle-ci doit déboucher dans un récupérateur d'une capacité d'au moins 3 litres.
- 4) Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne peut être située à plus de 70 cm de l'axe longitudinal de la voiture.
- 5) Aucun ravitaillement en huile n'est autorisé pendant la course.

ARTICLE 8 : DEMARRAGE

Un dispositif additionnel qui sera connecté temporairement à la voiture peut être utilisé afin de démarrer le moteur sur la grille de départ et dans les stands.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION AUX ROUES

- 1) Les voitures à 4-roues motrices sont interdites.
- 2) Toutes les voitures doivent être munies d'une marche arrière qui doit fonctionner lorsque la voiture prend le départ de l'épreuve, et qui peut être opérée par le pilote assis normalement au volant.

ARTICLE 10 : FREINS

- 1) Toute voiture doit comporter un système de freinage ayant au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de manière qu'en cas de fuite ou de défaillance d'un des circuits, l'action de la pédale continue à s'exercer sur au moins deux roues.

ARTICLE 11 : ROUES ET PNEUS

- 1) Les roues doivent être extérieures à la carrosserie, vue en plan, le dispositif aérodynamique arrière étant enlevé.
- 2) La largeur maximum du pneumatique est de 18 pouces et son diamètre maximum de 26 pouces. Ces mesures seront effectuées horizontalement au niveau de l'axe.
- 3) Le nombre de roues est fixé à quatre.

ARTICLE 12 : HABITACLE

- 1) L'ouverture dans la carrosserie donnant accès à l'habitacle doit présenter les dimensions minimales suivantes :
 - longueur : 60 cm ;
 - largeur : 45 cm, maintenus sur 30 cm dans un plan horizontal du point le plus reculé du siège vers l'avant.

Siège du conducteur conçu de telle sorte qu'on puisse s'y assoir ou le quitter sans ouverture de portière ou déplacement d'une partie quelconque de la voiture. Le pilote devra être assis à son volant face à la route.

L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le temps maximum nécessaire pour la sortie du pilote ne dépasse pas 5", le volant en place.

- 2) Toutes les voitures doivent être équipées d'au moins deux rétroviseurs assurant au pilote une visibilité arrière de part et d'autre du véhicule.
- 3) Ceintures de sécurité : Le port de deux sangles d'épaules, d'une sangle abdominale, et de deux sangles d'entrejambes est obligatoire. Elles doivent être fixées à la voiture.

ARTICLE 13 : SECURITE

1) Extincteurs :

a) Produit extincteur : BCF ($CF_2 ClBr$) - BTM ($CBrF_3$) - TDE ($C_2 Br_2 F_4$).

b) Capacité minimum :

Habitacle/cockpit : 5 kg ;
Compartiment moteur : 2,5 kg.

c) Emplacement - méthode de fixation : Les bonbonnes d'extincteurs doivent être protégées, d'une manière adéquate, et la bonbonne de l'habitacle doit être montée à l'intérieur de la structure principale de la voiture. Dans tous les cas, les supports des bonbonnes doivent être capables de résister à une accélération de 25 g.

d) Temps de décharge :

Compartiment moteur : 10 secondes minimum ;
habitacle : 30 ± 5 secondes pour BCF et TDE ; 60 ± 5 secondes pour BTM.

Les deux bonbonnes devraient être déclenchées simultanément.

e) Système de commande : Tout système de déclenchement comprenant une source d'énergie propre est autorisé, à condition qu'il soit possible d'actionner la totalité des extincteurs en cas de panne des circuits électriques principaux. Le pilote assis normalement dans la voiture, attaché par sa ceinture de sécurité et le volant étant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs.

f) Vérifications des bonbonnes : Les poids suivants devront figurer sur chaque bonbonne :

- poids de la bonbonne vide ;
- poids de l'agent extincteur ;
- poids total en charge.

g) Fonctionnement : Le système doit fonctionner dans toutes les positions même lorsque la voiture est renversée.

2) Système de survie : Un système de survie composé d'une bouteille d'air médical et d'un tuyau résistant au feu la raccordant au casque du pilote sera monté sur la voiture et doit pouvoir être raccordé à tout moment au casque du pilote.

3) Coupe-circuit général : Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant bouclées et le volant étant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques au moyen d'un coupe-circuit anti-déflagrant.
Il doit y avoir également une manette extérieure clairement signalée qui pourra être manoeuvrée à distance par le personnel de secours, à l'aide d'un crochet. Cette manette doit être située près de la base de la structure de sécurité principale et être marquée d'un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche, d'au moins 10 cm de côté.

4) Toutes les voitures doivent être équipées d'une lampe rouge de signalisation d'au moins 25 watts, tournée vers l'arrière et clairement visible de l'arrière, qui peut être allumée par le pilote assis au volant, et qui est en état de fonctionnement au départ de la course.
Cette lampe aura une surface minimum de 20 cm², une surface maximum de 40 cm² et ne sera pas montée à plus de 10 cm de l'axe longitudinal de la voiture.

5) Interdiction de chromer les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 45 tonnes par pouce carré (725N/mm²).

- 6) L'emploi de tôle de magnésium ne sera autorisé que dans des épaisseurs de 3 mm ou plus.
- 7) Structures de sécurité :
- a) Le but de base de ces dispositifs est de protéger le pilote. Ce but est la considération première de la conception.

b) Toutes les voitures doivent avoir au moins deux structures substantielles :

- i) La première doit être en avant du volant, à une distance égale ou inférieure à 25 cm de l'extrémité antérieure de la couronne du volant. La hauteur de cette structure ne doit pas être inférieure à celle du plus haut point de la couronne du volant.
- ii) La seconde doit être placée au moins à 50 cm derrière la première et doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une droite, tirée du haut de cette structure à celui de la première, passe au-dessus du casque du pilote, lorsque celui-ci est assis normalement dans la voiture, ayant revêtu son casque et attaché ses ceintures de sécurité.

Si la seconde structure ne se trouve pas derrière le pilote, il devra y avoir une structure derrière lui suffisamment haute pour qu'une droite tirée du haut de cette structure au haut d'une des deux structures en avant, passe au-dessus du haut du casque du pilote, assis normalement, avec son casque mis, et attaché par sa ceinture.

- c) Toutes les structures requises par le paragraphe b) doivent, lorsqu'elles sont attachées à la voiture, être individuellement capables de supporter trois forces appliquées simultanément au haut de la structure : 1,5 p latéralement, 5,5 p longitudinalement, 7,5 p verticalement, p étant le poids de course du véhicule.
- d) La conception de ces structures de sécurité requises par le paragraphe b) sera libre. Des étais montés vers l'avant diminuant les dimensions de l'ouverture du cockpit requises par l'Article 12, paragraphe 1, sont permis à condition que le pilote puisse sortir du cockpit dans le temps requis par ce paragraphe.
- e) Toutes les voitures doivent avoir une structure, immédiatement derrière le siège du pilote, plus large et plus haute que ses épaules lorsqu'il est assis normalement dans la voiture, attaché par sa ceinture.

Cette structure doit être capable de supporter une force soutenue de 1,5 p appliquée à son point le plus élevé, p étant le poids de course de la voiture.

f) Cellule de survie :

- 1) La structure du châssis doit inclure deux caissons essentiellement continus, un de chaque côté du conducteur.
- 2) Chaque caisson s'étendra depuis l'arrière du conducteur jusqu'à un point à au moins 50 cm en avant de la plante de ses pieds, le conducteur étant assis normalement, les pieds sur les pédales en état de repos. Les 40 cm les plus avant de chaque longeron ne devront pas obligatoirement faire partie intégrante du châssis, mais devront y être solidement fixés.
- 3) Sur toute la longueur de la structure, la matière de celle-ci aura une section minimale de 10 cm², une résistance minimale à la tension de 31 kg/mm², et une épaisseur minimum du panneau de 1 mm, pour des parois non stabilisées ou de 5 cm² et 0,5 mm d'épaisseur pour les parois stabilisées.
- 4) Sur toute la longueur depuis l'arrière du pilote jusqu'à la plante des pieds de celui-ci, chaque caisson doit avoir une section minimale de 150 cm². Plus en avant le caisson peut converger jusqu'à une section minimale de 100 cm² et une section minimale de la matière de 5 cm² pour les parois non stabilisées ou de 2,5 cm² pour les parois stabilisées.
- 5) Tous les trous ou découpes dans les caissons doivent être fortement renforcés et toutes les sections des matériaux à travers ces trous doivent avoir une surface minimale de 10 cm² pour les feuilles non stabilisées et 5 cm² pour les feuilles stabilisées.
- 6) La section interne du cockpit depuis la plante des pieds du conducteur jusque derrière son siège ne pourra être inférieure à 700 cm² et la largeur minimale devra être de 25 cm sur toute la longueur du cockpit.

- 7) La hauteur minimale du caisson entre l'arceau avant et l'arceau arrière ne peut être en aucun endroit inférieure à 30 cm.
- g) Toutes les voitures doivent avoir un repose-tête qui ne se déplace pas de plus de 5 cm vers l'arrière lorsqu'une force de 85 kg dirigée vers l'arrière lui est appliquée. Il doit être conçu de telle façon que la tête du pilote ne puisse être emprisonnée entre la structure de sécurité et le repose-tête.
- h) Des panneaux qui, projetés sur un plan vertical, parallèle à l'axe longitudinal de la voiture, sont d'une hauteur d'au moins 20 cm et d'une longueur totale d'au moins 60 % de l'empattement, seront montés entre les roues AR et AV complètes et deviendront les parties les plus extrêmes de la carrosserie. Ces panneaux seront fabriqués d'un matériel composite d'une épaisseur d'au moins 10 mm avec un noyau de métal ou de nomex en nid d'abeille avec une mousse expansive donnant une résistance adéquate à la compression. La peau extérieure sera faite d'un alliage en aluminium, plastique ou en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 0,5 mm ou d'un autre ensemble de matériaux d'une efficacité équivalente. Les panneaux doivent être fixés de manière à ne pas pouvoir bouger par rapport à la structure principale de la voiture et à assurer l'amortissement d'un choc latéral. Les radiateurs peuvent jouer le rôle des panneaux de protection ou de montants transversaux.

ARTICLE 14 : CARBURANT

- 1) Le seul carburant autorisé 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 % ;
 - 2 % d'oxygène et 1 % d'azote en poids comme pourcentages maxima, le reste du carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant ni alcools, dérivés nitrés ou autres additifs pouvant augmenter la puissance.
- Pour toutes les épreuves se déroulant dans un pays extra-européen, chaque concurrent pourra utiliser soit un carburant se conformant à l'Article 14 du Règlement Technique du Championnat du Monde de Formule Un, soit le carburant aviation que les organisateurs devront obligatoirement fournir et dont les caractéristiques techniques seront communiquées 60 jours avant la course.
- 2) En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant.

ARTICLE 15 : TEXTE FINAL

Le texte final de ces règlements est le texte anglais qui sera utilisé en cas de controverse sur leur interprétation.

ARTICLE 17 : CHANGEMENTS POUR 1985

Applicable à partir du 1er Janvier 1985 :

- 1) Article 6.1 :
Remplacer le nombre "220" par "195".
- 2) Article 13.7 (f) (1) :
"Le Châssis doit incorporer au moins un couple transversal au niveau de l'arceau principal, un couple en avant du pédalier et un couple supplémentaire entre les deux premiers".
- 3) Article 13.7 (h) :
Remplacer le chiffre "10 mm" par "20 mm".

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

F.I.A. FORMULE 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GENERAL REGULATIONS

- 1 - In application of the decisions taken during the FIA Rio Congress of 15th April 1980, the FISA is organizing the new FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP from 1st January 1981. As the result, the old World Championship for Drivers is suppressed.
- 2 - The NEW FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP, which is the property of the FIA, will have 2 World Championship titles, one for DRIVERS and one for CONSTRUCTORS.
- 3 - The classification of this Championship will be established through the results obtained by the drivers and constructors licenced by the FIA in the Formula 1 Grands Prix which will be part of the Formula 1 Calendar, and for which the ASNs have signed the contractual AGREEMENT which will oblige the parties involved : FISA - ASN - ORGANIZERS - COMPETITORS - CIRCUITS, to respect all the World Championship Regulations.
- 4 - All the participants in the NEW FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP undertake to apply all the new regulations of the Championship. They must hold a FISA Super-Licence which will be issued to the DRIVERS - COMPETITORS - OFFICIALS and ORGANISERS.
- 5 - The Supplementary Regulations of the events will be replaced by a set of Standard Regulations worded in both French and English valid for all events.
- 6 - The Championship will be made up of 16 Grands Prix maximum which will be selected according to criteria resulting from the qualities of the organisation.
- 7 - The task of the Commission made of the countries organizing FIA Formula 1 Grands Prix is to coordinate the interests of all the organizers. It will negotiate a financial agreement of several years with the Constructors according to normal commercial rules the respect of which will be guaranteed by the FISA. It will also negotiate any insurance policy which may be judged necessary to cover the organizers globally who so desire. No contract may be negotiated between the organizers and the competitors or their representatives concerning the organization of events without the formal agreement of the ASN and the FISA.
- 8 - No constructor or Association of Constructors may organize or may be associated with an ASN or a Club affiliated to that ASN for the organization of a Grand Prix.

No competitor or constructor entered for a World Championship event may be an organizer of this same event.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

SPORTING REGULATIONS OF THE 1984 F1 WORLD CHAMPIONSHIP

ARTICLE 1 : GENERAL CONDITIONS

This Championship is governed, within the framework of the FIA International Sporting Code and international regulations, by the F1 General Regulations and by the following documents which will be put at the disposal of all interested parties by the FISA before the opening dates for entries for the said Championship :

- Sporting Regulations
- Technical Regulations
- Standard Regulations for events
- Agreement between the FISA, the ASNs and the Organizers on the sporting and organizational aspects of the events
- Financial protocol.

ARTICLE 2 : ELIGIBLE CARS

The qualifying events are open to International Formula 1 racing cars (see F1 Technical Regulations). The organizers may admit International Formula 2 racing cars if the number of Formula 1 cars available is insufficient. These admissions will however be submitted to the prescriptions of the present General Regulations in particular Art. 6 and 7.

ARTICLE 3 : CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

The events counting for this Championship, the final list of which is published by the FISA, must have a maximum length of 320 km or a maximum duration of 2 hours. The minimum distance to be covered is 300 km (which distance includes the warm-up lap referred to in Article 13 (c)(d) of the Standard Regulations). They will have the status of international restricted competitions.

ARTICLE 4 : CLASSIFICATION AND PRIZES

It is agreed that the number of race results which a driver may count towards the driver's title of "Formula One World Champion" of the said Championship shall be equal to half the number of events which actually take place plus three rounded upwards to the nearest whole number.

- a) In the case of an unequal number, the number of results considered will be rounded up to the higher figure. In order to determine these figures only the races actually run and not those scheduled will be taken into consideration. Points will not be awarded for the World Championship and for a specific event unless the driver has driven the same car throughout the race.
- b) The title of Formula 1 World Champion for the Constructors will be awarded to the Make which has scored the highest number of points, taking into account all the results obtained by a maximum of 2 cars per team which will have been nominated by the Constructor at the moment of their entry and which will score points that can be accumulated between them.
- c) For the title reserved for Drivers as well as that for the Constructors points will be awarded for each event according to the following scale :

1st :	9 points
2nd :	6 points
3rd :	4 points
4th :	3 points
5th :	2 points
6th :	1 point.

d) Dead-heat :

For Constructors and Drivers having the same points total the following rules will be applied to divide them up :

1. According to the quality of the places obtained by them in the general classifications of the qualifying events (1st place, then 2nd place, etc.) and which have been counted to make up their points total.
 2. According to the quality of the places obtained by them in the general classifications of all the qualifying events in which each of the deadheating Constructors and Drivers has taken part.
 3. In the case of a new dead-heat, the FISA itself will nominate the winner basing its judgement on any other considerations which it thinks fit.
- e) By automobile make is understood the chassis-engine combination. When the chassis constructor uses an engine of another make, the car shall be considered as a hybrid and the name of the chassis manufacturer must always precede that of the engine manufacturer.
Should the title be won by a hybrid car it will be awarded to the chassis manufacturer.
- f) "All drivers of cars finishing the race in 1st, 2nd or 3rd position shall except in a case of force majeure attend the prize giving ceremony on the rostrum failing which the driver in default shall be liable to pay a fine of U.S. Dollars 5.000 : the relevant competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers respect such obligation to attend the prize giving ceremony on the rostrum.
- g) Drivers in the first three places of the FIA F1 World Championship undertake to be present save force majeure at the annual FIA Prize giving ceremony. Any absence shall be punished by a fine of 10.000 Dollars U.S.

ARTICLE 5 : STANDARD REGULATIONS FOR EVENTS

In accordance with Art. 1, all the Supplementary Regulations must be identical to the Standard Regulations as worded in French and English by the FISA.

In case of contestation, the French text shall prevail.

Each organizer must join specific national information concerning the event in question to the aforementioned Standard Regulations.

In the case of special national regulations, they may be completed by a supplement submitted for a FISA Visa by the ASN, sent to all the competitors, and which will be sent to the Formula One Commission Secretary 90 days before the race.

The details of the Supplementary Regulations will be completed and given a Visa and then sent to the FISA 60 days before the race. The FISA will complete the list of international officials, will visa the documents which will then become an official part of the regulations and will then send them back to the ASN within 7 days.

ARTICLE 6 - ENTRIES AND CANDIDATURES

a) Countries and Organizers

ASNs wishing to enter a qualifying event for the new F1 World Championship must put forward their candidatures to the FISA together with the nominated organizer of the event.

At the moment of putting forward their candidatures, they will sign the agreement between the FISA, the ASN and the Organizer mentioned in Art. 1 of the present regulations.

7 days after the entries close, the FISA will announce the final calendar for the following year.

Opening date for entries : 1st November 1983
Closing date for entries : 15 th November 1983

b) Competitors and Drivers

Each competitor wishing to take part in the New Formula 1 World Championship must send in his candidature to the FISA, nominating at the same time his driver(s) and must sign an entry form for each car.

He will acquaint himself with the general regulations and the present Sporting Regulations, the Technical Regulations for the following year, the Standard Regulations as well as with the agreement between the FISA, the ASNs and the Organizers plus the Financial Protocol.

Competitors will undertake both for themselves and their drivers

- to respect in full the FIA International Sporting Code, and all the texts and regulations governing the present World Championship given at Art. 1 above.
- to participate with the number of cars and drivers entered in all qualifying events for the Championship in question except in the case of force majeure judged as such by the FISA.

For all events in the Championship competitors shall use cars of the same make subject to the right of a single change of engine make during the Championship.

To avoid any doubt whatsoever, it is made perfectly clear that after such a change of engine make competitors may not change back to the original engine or to any other engine make. Points scored with the two different makes of engine may not be combined.

Any failure to observe this rule will result in a fine of 20.000 U.S. Dollars per car, per event which shall be paid to the organizer in question and may lead to exclusion from one or more races

With the exception of those whose cars have scored points in the F1 Constructors Cup of the previous year, competitors must supply information about the size of their company, their financial guarantee and their ability to meet their prescribed obligations. They must also deposit a guarantee of 30 000 U.S. Dollars with the FISA. This sum will be returned to them at the end of the Championship in question.

All candidatures will be studied by the FISA and at the latest 7 days after entries close, the FISA will publish the list of cars and drivers accepted together with the race numbers. Each competitor whose candidature has been accepted will be automatically entered for all the Championship events with his cars and drivers. Organizers may not refuse these entries except for serious legitimate reasons which will be submitted to the FIA Court of Appeal

Opening date for entries : 1st November 1983
Closing date for entries : 10th December 1983

- c) Competitors who ask to take part in one or several events without having entered for the World Championship must put forward their candidature and deposit a 30.000 U.S. Dollars guarantee with the FISA three months at the latest before the first event they wish to take part in, or before the closing date for entries as in the previous point. Each participation in any other event must be announced to the FISA within the same time limits.

Competitors who are already part of the World Championship and who wish to race an extra car in certain events during the season in addition to those appearing on the official FISA list, must inform the FISA each time of their entry with a minimum notice of one month.

Drivers and cars as defined in this point may be classified in the races which they take part in, but they shall not score any points in the Championship. The points corresponding to the place which they occupy in the results of a Grand Prix, will not be awarded.

ARTICLE 7 - REPLACEMENT DRIVERS

Competitors are obliged to take part in all the Championship events with the driver(s) nominated at the time of their entry.

However, during the season each 2 car team will be allowed 2 driver changes, and each 1 car team 1 driver change. Cases of force majeure shall be studied separately.

During the season, a competitor may nominate for each of his cars a reserve driver who may substitute for the titular. All substitutions must be announced before the end of scrutineering on the day before the first day of practice. Reserve drivers may score points.

ARTICLE 8 : FISA SUPER-LICENCES

During their participation in the Championship, the Competitors, Drivers, Organizers and officials must hold a FISA Super-Licence for the New FIA F1 World Championship, as well as the international licences issued to them by their respective ASNs.

Candidatures for these "Super-Licences" will be presented through the ASNs and will be studied by the FISA. Their eventual acceptance will be communicated to the ASN in question and will result in the names of those concerned being put down on the "Lists of Officials of the FIA F1 World Championship" available at the FISA.

ARTICLE 9 : ADMISSION TO PREQUALIFICATIONS, QUALIFICATIONS AND RACES

The number of cars allowed to start is limited to 26 (with the exception of Monaco). For official practice the number is limited to 30 (with the exception of Monaco). All cars on the official list published by the FISA after entries close will be automatically entered for official practice.

Should the number of entries in the Championship exceed 30 the following procedure will be used :

- 26 places will be reserved for the Constructors cars according to the classification in the Constructors Championship of the two previous half-seasons.
The same competitor or Constructor may not have more than 2 cars among these 26, provided that 26 cars or more are entered for the competition.
- 4 places will be made available to other cars after pre-qualifying which will take place according to the provisions laid down in the Standard Regulations for events.
- If 34 cars or fewer are entered, all cars up to a maximum of 34 will take part in the first untimed practice session (1 1/2 hours).
However those cars not included in the 26 automatically qualified for official practice will be timed to determine the 4 fastest cars which shall be allowed to take part in the official qualifying sessions (maximum 30 cars) together with the aforementioned 26. Should more than 34 cars turn up, the normal prequalification procedure shall be followed.

For the Monaco Grand Prix, the number of cars allowed to start is limited to 20. For official practice the number is limited to 26.

All the cars on the official list published by the FISA after entries close are automatically entered for official practice.

Should the number of entries in the Championship be greater than 26 the following procedure will be observed :

- 22 places will be reserved for the Constructors cars according to the classification of the two previous half-seasons of the Championship.
The same competitor or Constructor may not have more than 2 cars among these 22.
- 2 places will be reserved for cars designated by the Organizing Committee of the event and chosen from the list published by the FISA after entries close.
- 2 places will be made available to other cars after pre-qualifying practice. This will take place according to the provisions laid down in the event's specific national information.
Cars and Drivers mentioned in Art. 6 para. c (occasional participation) may only be allowed to participate in a given event provided that their participation does not necessitate the organization of a pre-qualifying practice session.

ARTICLE 10 : FISA DELEGATES AND RACE OFFICIALS

For each event the FISA will nominate the following delegates :

- Inspector of the event
- Safety delegate and permanent starter
- Medical delegate
- Organization delegate
- Delegate responsible for scrutineering
- Press delegate
- Media delegate (Radio, TV)
- FISA Assistant.

The following officials will be nominated :

- One Steward of the Meeting :
by the ASN from among its nationals appearing on the official FISA Super-Licence list.
- Two Stewards of the Meeting :
by the FISA from among the holders of the "FISA Super-Licence" of a nationality foreign to that of the Organizing Committee.
- A Clerk of the Course :
by the ASN from among the "FISA Super-Licence holders".

The name of the officials nominated by the ASN should be sent to the FISA by the ASN at the same time as the candidature for the event.
The functions of the different delegates and officials are indicated in the FIA International Sporting Code, and by the Standard Supplementary Regulations of the events.

ARTICLE 11 : NUMBER OF QUALIFYING EVENTS

The maximum number of events entered in the Calendar by the FISA is limited to 16.
The minimum number is fixed at 8.
The cancellation with a notice of less than 3 months of any qualifying event for the Championship will result in the event's entry being refused for the following year's Championship unless it is case of force majeure duly recognized as such by the FISA.

ARTICLE 12 : ACCREDITATIONS - BADGES - PASSES

The regulations concerning passes are defined by the text in the Organization Agreement according to the quotas drawn up by the Formula 1 Commission.

II. ORGANIZATION - ENTRIES

Art. 1 Definition of the Event

This international event is reserved for F1 cars and will count for the FIA Formula 1 World Championship.

Should the number of F1 cars be insufficient, other cars may be admitted in accordance with Art. 2 of the F1 World Championship Regulations. These cars must have satisfied the qualification minima and must comply with the technical specifications of the formula to which they belong. Their place on the starting grid will be decided by the times set in practice, all formulas being merged.

Points will be awarded for the World Championship in accordance with Articles 4, 6 and 7 of the aforementioned Sporting Regulations.

Art. 2 Organization

The event will be organized within the framework of the FIA International Sporting Code and in accordance with the F1 World Championship General Regulations, the F1 World Championship Sporting Regulations, the Standard Regulations of the event and the other documents specified in Art. 1 of the aforementioned Sporting Regulations.

By the very fact of their entry for the World Championship or their participation in the event in question all the competitors undertake to respect these texts.

Art. 3 Track - Distance - Direction of the Track

- a) The distance of all races (which distance shall include the warming-up lap referred to in Article 13 (C) (D) of the Standard Regulations), shall be fixed between a maximum of 320 kms and a minimum of 300 kms, save only that should two hours elapse before the scheduled race distance is completed, the leader will be shown the chequered flag at the end of the lap in which the period of two hours shall end.
- b) Drivers are strictly forbidden to push their car in the opposite direction to the race under pain of immediate exclusion. A car may only be pushed in the opposite direction under official supervision to remove it from a dangerous position.

Art. 4 Cars

- a) The event will be reserved for the cars referred to in Art. 1 of the present Regulations and Art. 2 of the F1 World Championship Sporting Regulations.
 - b) The number of cars allowed to start and to take part in practice is fixed in accordance with Art. 9 of the aforementioned Sporting Regulations.
 - c) The use of distinctive national colours as stipulated in Appendix 1 to the Code is not obligatory.
 - d) Advertising on the car is allowed within the limits fixed by the National Sporting Authority of the Organizer who may not impose any additional advertising.
 - e) The name of the driver as well as the make of the car will appear on the bodywork.
 - f) Each car will carry its race number according to the list agreed each season by the FISA. The figures must be at least 15 cm high with a stroke thickness of at least 3 cm, and must appear in a visible position on the front as well as on the 2 sides of the car.
 - g) A driver may use several cars for practice and the race provided that :
 - g) A driver may use several cars for practice and the race provided that :
 - They are of the same make and entered by the same competitor
 - They have been scrutineered in accordance with Art. 10 of the present regulations
 - Each car carries the race number of the driver driving it.
- However, after the showing of the green flag foreseen in Art. 13, para. c point 3d no change of car will be allowed.

Art. 5 Fuel

1. For reciprocating piston engines the only fuel permitted is petrol having the following characteristics :
 - a maximum of 102 RON, the measurement being made according to the standard ASTM D 2699, the fuel being accepted or rejected according to ASTM D 3244 with a confidence limit of 95% and
 - a maximum of 2% oxygen and 1% nitrogen by weight, the remainder of the fuel consisting exclusively of hydrocarbons and not containing any alcohols, nitro-compounds or other power boosting additives.

For all events taking place in an Extra-European country, each competitor may use either a fuel complying with Article 14 of the Formula One World Championship technical regulations or the aviation fuel which the organisers must supply, and whose technical characteristics have been sent out 60 days before the race.

2. Only air may be mixed with the fuel as an oxydant.

Art. 6 Drivers' and Competitors Licences

All competitors and drivers must hold international licences as laid down in the Code and issued by their ASN, as well as the FISA Super Licences in accordance with Art. 8 of the F1 World Championship Sporting Regulations. These licences must be valid for the current year and must not have been the object of a suspension or disqualification during the period covered by practice and the race.

Competitors and drivers having a different nationality to that of the Organizing Committee must produce the authorization laid down in Art. 70 of the Sporting Code.

Drivers must be in possession of their international medical form.

Art. 7 Entries and Nomination of Drivers

Any Competitor entered for the World Championship is automatically entered for this event together with his cars and drivers. Entries and nomination of drivers will comply with Art. 6, 7 and 9 of the FIA F1 World Championship Sporting Regulations.

The use of a replacement driver must comply with the prescriptions of Art. 7 of the aforementioned Sporting Regulations, and the competitor must inform the Organizers of any change before the end of scrutineering (see Art. 10-a).

The Organizers reserve themselves the right to cancel the race should the total number of cars available be below thirteen.

Art. 8 General Conditions

- a) Above all else it is the competitor's responsibility to ensure that all persons concerned by his entry respect all the laws and regulations.
If a competitor is unable to be present in person at the event he must nominate his representative in writing.
- b) Competitors must ensure that their cars comply with the conditions of eligibility and safety throughout practice and the race.
- c) The very fact of presenting a car for scrutineering will be considered as an implicit statement of conformity.
- d) During a competition a driver, or any other person looking after an entered car, will not be relieved of his own responsibility concerning the observation of the regulations by the very fact of the official responsibility of the competitor or his representative.
- e) Competitors, drivers assistants and guests must wear at all times the identification given to them in accordance with the prescriptions of Art. 12 of the Championship's Sporting Regulations.

Art. 9 Insurance

- a) All competitors will be covered by a third party insurance taken out by the Organizer. The insurance covers the car from the moment the declaration is signed until midnight after the race. Ninety days before the race the Organizer must send the FISA the details of the risks covered by the insurance policy which must comply with the national laws in force. Sight of the policy must be available to the competitors, if required.
- b) The Organizers would like to underline, in the interests of competitors and persons dependant on them, the advantages which the taking out of a personal insurance policy would give them, provided of course that they do not already have one.
Drivers taking part in the event cannot be considered as "third parties" in relation to each other.

III. CHECKS - PRACTICE

Art. 10 Scrutineering and Sporting Checks

- a) During scrutineering which will take place the day before the first day of practice between 10h00 and 18h00, the competitor's representative must present his competitor's licence as well as the competition licence and the Super-Licence of his driver(s).
No signature whatsoever shall be required of him, except in the case of an already existing agreement.
The check of the drivers licences and international medical cards shall be carried out by FISA at the beginning of the season.
- b) The check will consist of a control of documents, international licence, FISA Super licence, international medical form, ASNs authorization if necessary etc. and may be followed on the same day or those following by a medical examination of the driver if the Clerk of the Course or the Chief Medical Officer thinks it necessary.
- c) The initial scrutineering of the car may be carried out separately from the checking of the competitor and drivers, and will take place in the garage or the location assigned to each team.
The race number and advertising must be on the car. No car may take part in practice if it has not been passed by the scrutineers.
- d) Unless a waiver is granted by the Stewards of the Meeting competitors who do not turn up for the checks within the time limits fixed in para. a) will not be allowed to take part in practice or the race.
- e) Any car which, after being passed, is dismantled or modified in a way which affects the safety of the vehicle or calls into question its eligibility, or which is involved in an accident causing similar consequences must be re-presented for scrutineering approval.
The start may be refused to any car for safety reasons.
- f) The Clerk of the Course may demand that any car involved in an accident be stopped and submitted to a new check, and its driver submitted to a medical examination.
- g) Immediately after each timed practice session at least 4 cars will undergo complete scrutineering. These will consist of the two which have set the two fastest times and two others chosen at random by the Stewards of the Meeting.
- h) After the finish all the classified cars will go, under the supervision of a marshal, to a Parc Fermé specially set up for this. Any selected car which does not go into the Parc Fermé immediately after the race will not be classified. Four of the cars must undergo scrutineering. As well as this, the Stewards of the Meeting may have any other car which has taken part in the race scrutineered.
Only those officials charged with supervision may enter the Parc Fermé. Any form of intervention is not allowed unless authorized by the abovementioned officials.
The area between the finish line and the Parc Fermé entrance shall be placed under Parc Fermé Regulations.
The Parc Fermé shall be sufficiently large and well closed off to ensure that no unauthorized persons may gain access to it while the cars are in the enclosure.
Checks shall be carried out by those officials duly appointed, who shall be responsible for the operation of the Parc Fermé and who alone shall be authorized to give orders to the competitors.
- i) The weight may be verified at any moment by the scrutineers and/or the Stewards of the Meeting and in any case without prejudice to the generality of the foregoing in accordance with the following :

a) During and after official timed practice :

- 1) At the pit lane entrance shall be installed an electronic device programmed so that upon the passing of each car there shall flash at random either a red or a green light (which shall be clearly visible to the drivers and the scrutineers) in accordance with a software programme inserted in the device. Such programme shall be such that on average during each timed practice session the number of times the red light flashes shall be approximately one quarter of the number of times the green light flashes. The programme aforesaid shall be secret and the device shall be installed and at all times be under the control of the scrutineers.
- 2) Between the device aforesaid and the first pit of a competitor (and at least 50 metres from the latter) the Organizer shall provide with the cooperation of the Sporting Authorities an electronic weighing system complying with the specification laid down by the F1 Commission. Such system shall be programmed so as to determine the weight of the relevant car less the weight of the driver thereof which latter weight shall be determined in the manner hereinafter appearing.
- 3) Immediately prior to the first Event of each half season (as defined in Schedule 8 to the Concorde Agreement) each driver entered for the FIA F1 Championship shall be weighed wearing the complete reglementary apparel normally worn by such driver during the Events including without limitation crash helmet, overall, flame resistant clothing, shoes, gloves. Such weighing shall be carried out under the control of FISA on equipment complying with specifications laid down by the F1 Commission and the results thereof shall be officially published by FISA and programmed into the weighing system referred to in (2) above.
- 4) A driver who is not entered for the first Event of a half-season shall be weighed in the manner aforesaid immediately prior to the first Event of the half-season for which he is entered and thereafter immediately prior to the first Event of each subsequent half-season.
- 5) No driver shall participate in any Event unless he has been weighed in accordance with the foregoing.
- 6) Upon the flashing of the red light referred to at (1) above the driver of the relevant car shall forthwith proceed to the weighing system referred to at (2) above by the most direct route and in any event without intervention or assistance from any person other than marshals should this be necessary. No solid liquid gas or other substance or matter of whatsoever nature may be added to placed on or removed from the car or the driver or his apparel prior to or during the weighing which shall take place under the control of the scrutineers with the engine switched off and the driver remaining immobile in the car.
- 7) The scrutineers shall put into the weighing system the number of the car in order to permit the system to deduct from the aggregate weight of the car and the driver the weight of the latter referred to at (3) or as the case may be (4) above and thus indicate the weight.
- 8) Should the weight be less than that specified in Article 4 (1) of the Technical Regulations the car and the driver shall be automatically excluded from the Event save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car due to force majeure or where the driver requests (which request must be made immediately upon the communication to the driver in the manner hereinafter appearing of the result of the weighing) that the car be re-weighed without the driver and any of his apparel (the weighing system being re-programmed so as not to deduct the weight of the driver) and the car upon such second weighing complies with the said Article 4 (1).
- 9) No car may leave the weighing system aforesaid without the express consent of the scrutineers who shall use their best endeavours so that the procedures set out above shall be carried out without undue delay.
- 10) The result of the weighing aforesaid and the time and date at which it took place shall be forthwith communicated in writing by the scrutineers to the driver upon the completion of the weighing.
- 11) Any car which becomes unable to reach its own pit by its own means shall forthwith upon such disability occurring be placed under the sole and exclusive control of the marshals and the scrutineers who shall at the first convenient moment remove the car to the weighing system above referred to where the car shall be subjected to the selection process set out above and, if selected, shall be weighed in the manner stated above. No solid liquid gas or other substance or matter of whatsoever nature may be added to placed on or removed from the car prior to or during the weighing which shall take place without the driver, the weighing system being programmed to take account of his absence.

b) After the race :

- 1) Each car crossing the finishing line shall forthwith proceed by the most direct route (and in any event without intervention or assistance from any person other than the marshals should this be necessary) to the parc fermé where the car shall be weighed with the engine switched off without the driver and his apparel and no solid liquid gas or other substance or matter of any nature whatsoever shall be added to placed on or removed from the car between the time it crosses the finishing line and the completion of the weighing.
- 2) Should the weight of the car be less than that specified in Article 4 (1) of the Technical Regulations the car and the driver shall be automatically excluded from the results of the Event save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car due to force majeure.
- 3) Any classified car which becomes unable to cross the finishing line and/or to reach the parc fermé by its own means shall forthwith upon such disability occurring be placed under the sole and exclusive control of the marshals and the scrutineers who shall at the first convenient moment remove the car to parc fermé where the car shall be weighed in the manner stated above. No solid liquid gas or other substance or matter of whatsoever nature may be added to placed on or removed from the car prior to or during the weighing.

c) Any breach of these provisions for the weighing of cars may result in the exclusion of the relevant car.

j) For each car scrutineered, the scrutineers will publish the results, and these will be made available to the other competitors.

k) The Stewards of the Meeting and the Scrutineers may :

- check the conditions of eligibility of a car or of a competitor before or after practice and the race, provided that the competitor is advised of this intention and that the time and place chosen for this check are not such that the competitor's car's participation in practice or in the race is compromised.
- ask for a car to be dismantled by the competitor during scrutineering to make sure that the conditions of eligibility or conformity are fully satisfied.
- ask the competitor to pay all the expenses which the exercise of the rights mentioned in this Article may entail.
- ask the competitor during scrutineering to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.

Art. 11 Practice

All the drivers admitted for official practice in accordance with the dispositions of Art. 9 of the F1 World Championship Sporting Regulations must take part in at least one of the official timed practice sessions which will take place :

- two days before the race from 13h00 - 14h00 (Monaco 3 days before the race from 13h00 - 14h00).
- the day before the race from 13h00 - 14h00.

As well as these, untimed practice sessions will take place :

- two days before the race from 10h00 - 11h30 (Monaco 3 days before the race from 10h00 - 11h30).
- the day before the race from 10h00 - 11h30
- the day of the race for a 30 minute period, beginning 4 hours before the starting time for the race.

The interval between the untimed and timed practice sessions on the same day may never be less than 1 hour and 30 minutes. Any delay in the running of the first session will call for an identical alteration in the timetable of the second session.

In the same way, the interval between the end of the untimed practice session on race day and the start of the race itself can never be less than 3 hours and 30 minutes. However, the race must always start at the scheduled time except in a case of force majeure. Other races may be organized only during the 60 minutes following the end of the Warm-Up.

The Organizers reserve themselves the right to interrupt practice as often and for as long as they feel necessary to clear the track or to allow the recuperation of a vehicle. In the case of untimed practice, this time will not necessarily be made up except in the case of a contrary decision by the Clerk of the Course after agreement of the Stewards of the Meeting.

Should one or more sessions be thus interrupted no protests will be entertained on the possible effects concerning the qualification of drivers admitted to start.

All laps covered during the timed sessions will be timed to determine the driver's position at the start in accordance with the prescriptions of Art. 13-B.

Should it be necessary for certain cars to prequalify in application of the prescriptions of Art. 9 of the F1 World Championship Regulations, this practice session will take place :

- two days before the race from 08h00 to 09h00 (Monaco 3 days before the race from 08h00 to 09h00).

For all practice sessions pit and track discipline plus the safety measures will be the same as for the race.

In order to allow the circuit to respect the safety criteria drawn up by the FISA, no form of test by any vehicle whatsoever is allowed on the circuit during the six days preceeding race day.

This ban does not apply to circuits where a Formula One World Championship event is being held for the first time.

Art. 12 Tyre Limitation During Practice

During each timed practice session (this may eventually include the prequalification one) the same driver may not use more than a total of eight tyres no matter how many cars he drives, with an exception being made for treaded tyres used on a damp or wet track and which are free.

The control procedure will be the following :

- 30 minutes before the start of each timed practice session the competitor will have ready in his pit(s) the eight tyres for each of his drivers.
- each tyre will be marked by the appointed marshals on its outer face or, on the request of the competitor on both faces. The marshals will paint the race number of the driver as well as a letter characterizing the race in question on the tyre. A different colour will be used for each timed practice session as well as special paints.
- should a competitor wish to use during a practice session tyres which have been marked for a previous one, the tyres may have more than one mark.
- each driver must use only the eight tyres marked with his race number for the session in which he is participating.
- a competitor wishing to replace an already marked tyre by another one must, before the start of the timed practice session, present the two tyres to the appointed marshal who will put on the new mark and at the same time cancel the old.

The use of unmarked tyres in dry weather conditions is strictly forbidden.

Throughout the whole of timed practice there will be a marshal placed on the right and one on the left of the pit exit, checking that all the tyres are carrying correct markings.

The marshals appointed for marking will be entrusted with the supervision of tyre changes in the pits. The Clerk of the Course as well as the competitor involved will be immediately informed of any anomaly which may lead to the Stewards of the Meeting cancelling all the times set by the driver in question throughout the whole session.

The Organizers and the Scrutineers will take all the necessary measures to ensure the efficiency and correctness of the tyre control marking operations.

IV. START - RUNNING OF THE RACE - FINISH - PRIZES

Art. 13 Start

There will be a standing start. The grid will be in a staggered 1 x 1 formation, and the starting signal will be given by means of lights by a starter who will be appointed for all F1 World Championship events by the FISA.

A - Briefing

A briefing will take place 45 minutes after the end of free practice on race day in the location indicated. All competitors (or their representatives) and drivers whose cars are qualified for the race must be present. Any competitor or driver who does not sign the presence sheet will be liable for a 2000 U.S. dollar fine.

B - The Grid

1. At the end of the last timed practice session the list of cars having set the 26 fastest times will be officially published (exception Monaco : 20). Any driver who has not taken part in practice will not be allowed to start.
2. Once the list of the 26 fastest times has been posted, (exception Monaco : 20), no reserve car may be allowed to take part in the race, and only those cars having set the 26 fastest times (exception Monaco : 20) will be allowed to take part in free practice on the day of the race, as well as the race itself. This number may possibly be lower given the provisions of Art 13.B.1.
3. The final starting grid will be published after the competitors' and drivers' briefing (see Article 13.A). Any competitor whose car(s) is (are) unable to start for any reason whatsoever, must inform the Clerk of the Course of this before the end of the briefing. Should one or more cars be withdrawn, the grid will be closed up accordingly.
4. The grid will be drawn up in the order of the fastest times set by the drivers during official timed practice, all times combined. Should one or more cars have set identical times, priority will be given to the one which has set it first.
5. The foremost position on the grid shall be the pole position and must be accepted as such by the driver having set the fastest time. No choice will be allowed.
6. The rows on the grid will be separated by at least 7 metres.
7. Access to the grid will close 5 minutes before the time announced for the start of the race. Once this time limit is exceeded, any car which has not taken up its position on the grid will start either from the back, or from the pits as indicated in para. C-2 below.

C - Starting Procedure

1. 30 minutes before the starting time announced for the race, the cars will leave the pits to cover a minimum of 1 reconnaissance lap. At the end of this lap they will stop on the dummy grid or the place laid down in the Regulations in their starting order with their engines stopped.
2. 15 minutes before the starting time, the pit exit will be closed. Any car which is still in the pits can start only after the whole field has passed the pit exit on their first racing lap. The closing of the pit exit will be signalled by a warning given 2 minutes beforehand.
3. The approach of the start will be announced by signalling boards shown 5 minutes, 3 minutes, 1 minute and 30 seconds before the start. These boards will be accompanied by a warning.
 - a) 5 minute board. Beginning of the count down.
 - b) 3 minute board. Everybody except the drivers, officials and team members using the external starter will leave the dummy grid.
 - c) One minute board. The engine will be started as provided for in Article 8 of the Formula One Technical Regulations, the driver sitting in the car. Team members will then leave the dummy grid.
 - d) 30 second board. After this has been shown, a green flag will be displayed at the front of the dummy grid to show that the cars must advance and cover a complete lap of the circuit while remaining in their starting order, the driver starting from pole position playing the role of leader. Passing is forbidden during this lap. After the green flag has been shown no driver may change cars.

Any driver who is not able to start must raise his arm. After all the other cars have started their warming-up lap, his mechanics are allowed to push the car on the track to start the engine.

This car must then continue on the warming-up lap but it is forbidden to pass any competitors and it must start behind the last line of the real grid, at the prescribed distance shown on the board, on condition that the car is stopped when the red light comes on.

This disposition is also applicable to a car which, even if it has started the warming-up lap correctly is unable to keep up with the field.

In the case of a car which has started off late arriving in sight of the grid when the red light is already on, the driver must go into the pits at a reduced speed, from which he will start after the whole field has passed the pit exit on their first racing lap.

e) When they come back to the starting grid, the cars will stop, keeping their engines running, each one on its grid position. A marshal holding a board bearing the car's race number will stand opposite each row of the grid. As soon as the car on his row has come to a halt, he will lower his board. When, after the boards have been lowered, the starter sees that the grid is stationary he will switch on the red light. At any moment but not less than 4 seconds and not more than 7 seconds after the red light comes on, the start of the race will be given by substituting a GREEN LIGHT for the red one.

f) If after coming back to the starting grid a car's engine stalls or a driver is unable to start, he must raise his arms above his head and the marshal responsible for that row must indicate the situation by raising (or keeping raised) his board and reversing the face to present a yellow side to the starter.

Should there be a problem when the cars come to the starting grid :

i) If the RED LIGHT has not been switched on a START DELAYED board will be raised at the start line and a RED FLAG will be displayed.

ii) After the RED LIGHT has been switched on the starter will switch on flashing YELLOW LIGHTS (leaving the RED LIGHT on) and a START DELAYED board will be raised at the start line.

IN BOTH CASES (i) and (ii)

Engines will be switched off and the starting procedure will recommence at the 5 minute point, with the race distance reduced by 1 lap.

Note : Should there be more than one starting procedure, under these circumstances, the race distance will be reduced by one lap per each new starting procedure, provided always that should in such case the total distance be less than the minimum distance provided for by Art. 3 a) of these Regulations, the event will nevertheless count towards the FIA F1 World Championship.

g) If after the start a car is immobilised on the starting grid, the track marshals must immediately intervene and push it along the track to start its engine.

If, in spite of several attempts the car does not manage to restart the marshals shall push it to the pits (entry or exit depending on nearness) where its mechanics shall intervene to start it.

h) Any infringement of the above-mentioned start procedure regulations will be penalized by the exclusion of the driver responsible.

4. Judges will be appointed to determine false starts. The penalty, as specified by the Sporting Code (the addition of one minute to the time taken to complete the race) will be imposed for any false starts.

5. If more than 50% of the cars start the race on wet tyres, the race will be declared a wet race and a "wet race" board will be displayed at the start/finish line during the first five laps, nonbstant the provisions of Article 19, the race will not be stopped in the case of rain.

6. The only variation allowed to this start procedure is covered by the following cases :

a) Change of climatic conditions after unofficial practice on race day. If the track is dry although all the practice sessions including the untimed one on the morning of race day have been wet, or if the track is wet, although all the practice sessions including the untimed one on the morning of race day have been dry, a 20 minute practice session will be allowed 90 minutes before the time announced for the race. 30 minutes before the starting time the standard starting procedure will begin.

b) If it suddenly begins to rain while the cars are on their final warming-up lap, a "start delayed" sign will be shown on the start/finish line, and the starting procedure will begin at the 15 minute point (namely the closing of the pits).

- c) Should the volume of water on the track be such that it cannot be negotiated safely even on wet tyres, the organizers may delay the start until such time as the conditions improve.

Art. 14 General Safety Discipline

- a) Only the track may be used by the drivers during practice and the race.
- b) Should a driver find himself obliged to stop his car involontarily or for any other reason, the car must be removed from the tracks as quickly as possible so that its presence does not represent a danger or does not hinder the running of the race or practice. If the driver himself cannot remove his car from a dangerous position, it is the duty of the track marshals to help him. In this case if the driver manages to restart his car rejoin the race without committing an infringement he will not be excluded.
- c) All repairs on the track must be carried out by the driver alone with the tools carried on board the vehicle.
- d) Any refuelling on the track is forbidden, except in the case provided for in Article 18e.
- e) With the exception of the driver - and in exceptional cases the empowered officials (see Art. 14-b) - nobody is allowed to touch a stopped car, except in the pits and on the dummy starting grid.
- f) The pushing of a car along the track or over the finishing line is forbidden except in the cases foreseen by Art. 13 para. c, point 3-d and Art. 14-b.
- g) Every time that a car stops during the race and practice be it voluntarily or not, the engine must be started by the starter. The use of an external starting device is allowed only in the pits and on the dummy starting grid.
- h) Drivers taking part in practice and the race must always wear FISA approved clothes and helmets (Appendix L, Chapter 3.1 of the International Sporting Code).
- i) All cars must comply with the safety regulations drawn up by the FISA. Any infringement of this Article committed during the race will result in exclusion.

Art. 15 Overtaking and Driving Behaviour

Please refer to the whole of Chapter IV of Appendix L "Driving behaviour on Circuits". This Appendix is published in the 1984 Year Book of Motor Sport.

Art. 16 Signals

Instructions will be given to drivers by means of the signals laid out in Appendix H of the International Sporting Code.

Competitors must not use flags similar in any way whatsoever to those mentioned in Appendix H, Chapter II, to give information to their drivers.

Art. 17 Deceleration Area

Any driver intending to leave the track or to go to his pit or the paddock area must signal his intention to do so in good time making sure that he can do this without danger.

Art. 18 Pits - Pit Assistance and Refuelling

- a) Only two people nominated by the competitor to give signals to each driver as well as a time keeper may be behind the protective barrier separating the track from the pits.
- b) After each pit stop the pit assistants must clear the ground of all accessories which may have been put there.
- c) If a driver overshoots his pit before stopping, the car may only be pushed back to the pit.
- d) The car may only re-enter the track under the direction of the official responsible.
- e) Refuelling and wheels changes will be allowed only in the pits, and, up to the 3 minutes board, on the dummy starting grid. During the race, no refuelling is allowed.

- f) If fuel is stocked in a pit the organizer must supply at least 2 extinguishers of 5 kg capacity and must make sure that they work correctly.
- g) All reserve fuel stocked in the pits must be kept in lead-proof barrels or cans controlled by a pressure of 3 atmosphères.
- h) The driver may remain in his car throughout refuelling. The engine must be stopped unless refuelling is carried out in accordance with the prescriptions of Art. 6, para. 14, of the Formula 1 Technical Regulations. Besides this the competitor must ensure that an assistant with an extinguisher ready to work is beside the car throughout refuelling.
- i) Oil refuelling is forbidden during the race. All refuelling orifices must be designed in such a way that the Marshals can affix seals to them. Any car which is designed in such a way that seals cannot be affixed in a satisfactory manner will not be allowed to start.
- j) Car changes may only take place in the pits under the control of the Marshals.
- k) For safety reasons people under 16 years of age are not allowed in the pit area.
- l) Animals are forbidden in the pit area and on the track.

Art. 19 Stopping of an Event and Restart

Should it become necessary to stop the race due to the circuit being blocked as the result of an accident or because climatic or other conditions make it impossible to continue the race at that time, a Red Flag will be shown by the Clerk of the Course at the start/finish line and simultaneously black flags will be shown at all marshal posts. The decision to stop the race can only be taken by the Clerk of the Course (or in his unavoidable absence, the deputy Clerk of the Course). When this signal is given all cars shall immediately stop racing, reduce their speed and return slowly to the pits in the knowledge that :

- a) Race classification will be that of the preceding lap
- b) Rescue and service vehicles may be on the track
- c) the circuit may be totally blocked because of an accident, or climatic conditions have made it undriveable at racing speed.

The stopping of the race will provide for the following cases :

- a) Less than two full laps have been completed.
- b) More than two laps but less than 75% of the race distance.
- c) More than 75% of the full race distance.

Conditions for re-start

CASE A : The original start shall be deemed null and void. All drivers taking part in that start shall be eligible for the re-start either in their original car or in a spare car of the same make, subject only to it being approved fit to race by the Scrutineers. The re-started race shall be for the full race distance and the original grid shall be used. Should there be any gaps the grid will be closed up.

CASE B : The race shall be deemed to be in two parts. The order at the end of the first part will be that at the end of the lap preceding the stopping of the race. The distance of the re-started race will be that required to make up the full race distance. The grid for the re-start will be a 1 x 1 grid in the order, supplied by the time-keepers, of the cars at the end of the first part. Only those cars taking part in the original start will be eligible provided that they had not been officially retired at the time of the stopping of the race, that they were able to return to the pits under their own power by any authorized route, and have been passed fit to re-start by the scrutineers. No spare cars or reserves will be eligible.

CASE C : This shall be deemed a full race and there shall be no re-start. The classification shall be the order at the end of the lap preceding the stopping of the race.

In all cases where a re-start takes place, this will be 30 minutes after the stopping of the race and the normal starting procedure will begin 30 minutes before the time announced for the re-start. The only delay to the re-start time shall be if the Stewards of the Meeting, after consultation with the Clerk of the Course and the FISA delegates deem the course to be unsafe.

Should, in Case A, it be impossible to re-start the race, no points will be awarded towards the Championships.

Should, in Case B, it be impossible to re-start the race, half points will be awarded towards the Championships.

In Case C, full Championship points will be awarded.

Art. 20 Finish

The finish will be controlled over a line clearly marked on the track.

The end of the race signal will be given as soon as the first car has covered the full race distance. Should two hours elapse before the scheduled race distance is completed, the leader will be shown the chequered flag at the end of the lap in which the period of two hours shall end. However, if the two-hour rule is applied, the race will not be considered as a race of time (as for long-distance events), but the winner will be the driver who has covered the greatest distance when the flag is shown.

Should the end of the race signal inadvertently or otherwise be displayed before the leading car completes the scheduled number of laps, or the prescribed time has been completed, the race will nevertheless be deemed to end at the moment the signal is given. Should the end of the race signal be inadvertently delayed, the final classification will be established according to the dispositions considered at the moment of time or distance provided for the race.

After receiving the signal for the end of the race, all cars will complete a slowing-down lap and immediately after this, all classified cars will go directly to the Parc Fermé in accordance with the prescriptions of Art. 10-h.

Art. 21 Classification

a) The car placed first will be the one having covered the scheduled distance in the shortest time, or passed the finishing timing line first at the end of two hours of racing, if the number of laps laid down in the regulations has not been covered at that moment (see Art. 20). All cars will be classified taking into account the number of complete laps they have covered, and for those which have completed the same number of laps the order in which they cross the finishing line

However, if a car takes more than twice the time of the winner's fastest lap to cover his last lap this will not be taken into consideration when calculating the total distance covered by the car in question.

b) Cars having covered less than 90% of the number of laps covered by the winner will not be classified (rounded down to the lower unit).

c) Should the race be interrupted before its normally scheduled finish because of weather conditions or for other reasons of force majeure, the procedure will be that laid down in Art 19.

d) The official classification will be published after the race in the place indicated in the present regulations. They will be the only valid results subject to any amendments which may be made by the Stewards of the Meeting in case of protests and of homologation by the ASN

Art. 22 Dead-Heat

Prizes and points awarded for the place of competitors who dead-heat in the classification will be shared.

Art. 23 Prizes

For this event the prize money is fixed and distributed on the basis of the financial protocol specified in Art. 1 of the F1 World Championship Sporting Regulations.

All drivers of cars finishing the race in 1st, 2nd or 3rd position shall except in a case of force majeure be present at the prize giving ceremony on the podium failing which the driver in default shall be liable to pay a fine of U.S. Dollars 5.000 : the relevant competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers respect such obligation to be present at the prize giving ceremony on the podium.

After the rostrum ceremony the winning driver must go to the place foreseen for the International Press Conference as quickly as possible.

-V. APPLICATION OF THE REGULATIONS

Art. 24 Publication of the Regulations

The present regulations are the Standard Regulations for events of the FIA Formula 1 World Championship, and are completed by the Organizers by the Specific Regulations and information for the event.

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

In case of contestation concerning their interpretation the French text shall prevail.

The present regulations have been given a visa by the ASN and the FISA.

Art. 25 Instructions and Communications to Competitors

Exceptionally the Stewards of the Meeting may give instructions to competitors by means of special circulars in accordance with Art. 66 and 141 of the International Sporting Code. These circulars will be distributed to all competitors who must acknowledge their reception by signing.

All classifications and results of practice and the race will be posted on the official notice board situated in the location indicated.

Any decision or communication of the Stewards of the Meeting, Scrutineers or Clerk of the Course which concerns a competitor in particular will be communicated to him in writing.

Art. 26 Application of the Regulations

If there is disagreement concerning the interpretation of the present regulations as well as other texts governing the F1 World Championship (see Art. 1 of the Championship Sporting Regulations), or of instructions given by the Stewards of the Meeting, the decision of the latter will be final except for the right of protest and appeal laid out in Art. 20 above, and except if the FISA should decide otherwise.

Art. 27 Jurisdiction

Any infringement of the regulations and non-observation of the instructions given by an official will be sanctioned in accordance with the dispositions contained in Chapter XI of the International Sporting Code.

The competitor will be responsible for the payment of the fines inflicted. The fines and penalties laid down in these regulations do not take the place of those laid down in the International Sporting Code but are added to them.

Art. 28 Penalties - Exclusion

- a) The interpretation of the regulations and particularly the choice of sanctions when these are not automatically fixed by the present regulations fall within the competence of the Stewards of the Meeting on a majority vote of those present.
- b) Any decision concerning a time penalty or the exclusion of cars or drivers taken by the Stewards of the Meeting will be announced in writing by the Clerk of the Course to the competitors and Pit Marshals involved.
- c) In the case of an exclusion, the driver of the car involved will also be informed by signals. To this end the black flag with the driver's race number will be shown on the starting line by the Clerk of the Course for two consecutive laps.

The competitor or his representative is also expected to show his own "STOP" signal to his driver. If the driver still does not stop additional sanctions may be taken.

- d) The fact of mentioning a precise sanction in these regulations does not prevent the application of further sanctions should this be considered necessary.

Art. 29 Protests and Appeals

- a) Protests must be made in writing and handed to a Steward of the Meeting or in default to the Clerk of the Course together with a deposit of 250 Swiss Francs or the equivalent sum in the money of the country.

Only an entered competitor or his appointed representative has the right to protest. The protest procedure is governed in accordance with Chapter XII of the International Sporting Code.

- b) The Appeal procedure is governed according to Chapter XIII of the International Sporting Code. The deposit which must accompany the appeal is 500 Swiss Francs or the equivalent in the money of the country.

Art. 30 Officials

The main officials of the event are given in Chapter I of the present Regulations.

The basic role of the FISA delegates is to help the Officials of the event in their duties, to see within their fields of competence that all the regulations governing the World Championship are respected in their entirety, to make any comments they judge necessary and to draw up the various reports concerning the event which are destined for the FISA.

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

He will ensure the coordination of the various FISA delegates among themselves and with the other officials.

N.S.A. VISA :

FISA VISA :

FORMULA ONE TECHNICAL REGULATIONS

S U M M A R Y

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

- 1) Formula One Car
- 2) Automobile
- 3) Land-Vehicle
- 4) Coachwork
- 5) Wheel
- 6) "Automobile Make"
- 7) Event
- 8) Weight
- 9) Racing Weight
- 10) Cubic Capacity
- 11) Supercharging
- 12) Sprung suspension

- 11) Reinforced piping
- 12) Crushable structures
- 13) Tank fillers and caps
- 14) Refuelling during the race

ARTICLE 7 : OIL

- 1) Location - Crushable structure
- 2) Oil lines
- 3) Catch tank
- 4) Part of the car containing oil : Location
- 5) Oil replenishment

ARTICLE 2 : REGULATIONS

- 1) Role of the FIA
- 2) Publication date for modifications
- 3) Dangerous construction
- 4) Permanent compliance with regulations
- 5) Measurements
- 6) Duty of Competitor

ARTICLE 8 : STARTING

ARTICLE 9 : TRANSMISSION TO THE WHEELS

- 1) Ban on 4-wheel drive cars
- 2) Reverse gear

ARTICLE 3 : COACHWORK AND DIMENSIONS

- 1) Overall width
- 2) Width ahead of front wheels
- 3) Width and shape between the front wheels and the rear wheels
- 4) Width of the rear wing
- 5) Overhang
- 6) Height
- 7) Aerodynamic devices

ARTICLE 10 : BRAKES

ARTICLE 11 : WHEELS AND TYRES

- 1) Location
- 2) Dimensions
- 3) Maximum number of wheels

ARTICLE 4 : WEIGHT

- 1) Minimum weight
- 2) Ballast

ARTICLE 12 : COCKPIT

- 1) Architecture, access, dimensions
- 2) Rear view mirrors
- 3) Safety belts

ARTICLE 5 : ENGINE

ARTICLE 13 : SAFETY

- 1) Fire extinguishers
- 2) Life support system
- 3) Master switch
- 4) Red light
- 5) Suspension : Chromium plating
- 6) Magnesium sheet
- 7) Safety structures

ARTICLE 6 : PIPING, FUEL TANKS, CABLES AND ELECTRICAL EQUIPMENT

- 1) Fuel capacity
- 2) Fuel tank location
- 3) FTA/FT3 rubber bladders
- 4) Rubber bladder manufacturers
- 5) Printing code on rubber bladders
- 6) Rubber bladder limited period of use
- 7) Fuel fittings
- 8) Connections with the chassis
- 9) Fuel lines
- 10) Cables, fuel lines and electrical equipment

ARTICLE 14 : FUEL

- 1) Commercial fuel
- 2) Air

ARTICLE 15 : FINAL TEXT

ARTICLE 17 : CHANGES FOR 1985

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

- 1) Formula One car : An automobile designed solely for speed races on circuits or closed courses.
- 2) Automobile : A land vehicle running on at least four non-aligned complete wheels, of which at least two are used for steering and at least two for propulsion.
- 3) Land vehicle : A locomotive device, propelled by its own means, moving by constantly taking real support on the earth's surface, of which the propulsion and steering are under the control of a driver aboard the vehicle.
- 4) Coachwork : All entirely sprung parts of the car licked by the external air stream, except the safety roll-over structures and the parts definitely associated with the mechanical functioning of the engine, transmission and running gear. The air-box(es) and all radiators shall be considered to be part of the coachwork.
- 5) Wheel : Flange and rim. Complete wheel : Flange, rim and tyre.
- 6) "Automobile Make" : In the case of Formula racing cars, an automobile make is a complete car. When the car manufacturer fits an engine which it does not manufacture, the car shall be considered a hybrid and the name of the engine manufacturer shall be associated with that of the car manufacturer. The name of the car manufacturer must always precede that of the engine manufacturer. Should a hybrid car win a Championship Title, Cup or Trophy, this will be granted to the manufacturer of the car.
- 7) Event : An event shall consist of official practice and the race.
- 8) Weight : Is the weight of the car without the driver at all times during the event.
- 9) Racing weight : Is the weight of the car in running order with the driver aboard and all fuel tanks full.
- 10) Cubic capacity : Means the volume swept in the cylinder(s) of the engine by the movement of the piston(s). This volume shall be expressed in cubic centimetres. In calculating engine cubic capacity, the number π shall be 3.1416.
- 11) Supercharging : Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust system) by any means whatsoever. The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging.
- 12) Sprung suspension : All road wheels/axles must be suspended from the chassis/body unit by springing mediums (i.e. axles or wheels must not be connected directly to the chassis/body unit). The springing medium must not be comprised of bolts located through flexible bushes or flexible mountings. There must be independent movement of the axles/wheel uprights/stub axles giving suspension travel from "bump" to "droop" in excess of the flexibility of the mounting location attachments.

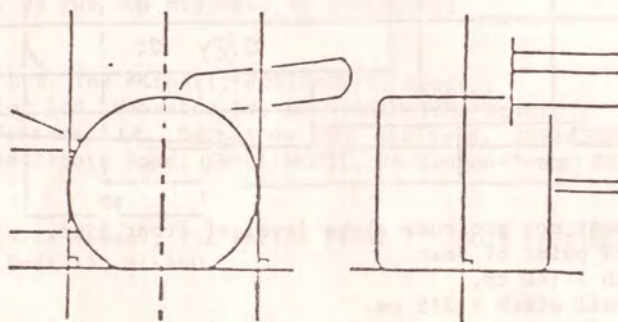
ARTICLE 2 : REGULATIONS

- 1) The following regulations governing the construction of Formula 1 cars listed below are issued by the FIA.
- 2) Each year in October, the FIA will publish all changes made to these regulations. All such changes will take effect on the third 1st. January following their publication unless otherwise agreed between the FIA and all Formula One recognised constructors, in which case the changes will take effect on the date agreed.
- 3) If an automobile is deemed to be dangerous, it may be excluded by the Stewards of the Meeting.
- 4) Automobiles must comply with these regulations in their entirety at all times during an event.
- 5) All measurements must be made while the car is stationary on a flat horizontal metallised surface, or as provided in Article 10.1 of the F1 Standard Regulations.

- 6) It is the duty of each competitor to satisfy the scrutineers and the Stewards of the Meeting that his automobile complies with these regulations in their entirety at all times during the event.

ARTICLE 3 : COACHWORK AND DIMENSIONS

- 1) Overall width of the car including complete wheels shall not exceed 215 cm, with the steered wheels in the straight ahead position.
- 2) The coachwork ahead of the front wheels may be extended to an overall maximum width of 150 cm. Nevertheless, any part of the coachwork ahead of the front wheels exceeding an overall width of 110 cm shall not extend above the height of the front wheel rims with the driver aboard seated normally and irrespective of the fuel load.
- 3) The overall maximum width of the coachwork behind the rearmost edge of the complete front wheels and in front of the centre-line of the rear wheels shall not exceed 140 cm. The crushable structure is included in this width. Between the rear edge of the complete front wheels and the front edge of the complete rear wheels all sprung parts of the car visible from directly beneath the car must lie on one plane within a tolerance of ± 5 mm. All these parts must produce a uniform, solid, hard, rigid (no degree of freedom in relation to the body/chassis unit), impervious surface, under all circumstances. The periphery of the surface formed by these parts may be curved upwards with a maximum radius of 5 cm.
- 4) Coachwork behind the centre-line of the rear wheels shall not exceed 100 cm in width.
- 5) Except in the case of front-wheel drive when the measurement will be taken from the centre-line of the rearmost substantial load-carrying wheels, no part of the car shall be more than 60 cm behind the centre-line of the rearmost driving wheels. No part of the car shall be more than 120 cm in front of the centre-line of the foremost front wheels. The centre-line of any wheel shall be deemed to be half way between two straight edges, perpendicular to the surface on which the car is standing, placed against opposite sides of the complete wheel at the centre of the tyre-tread.

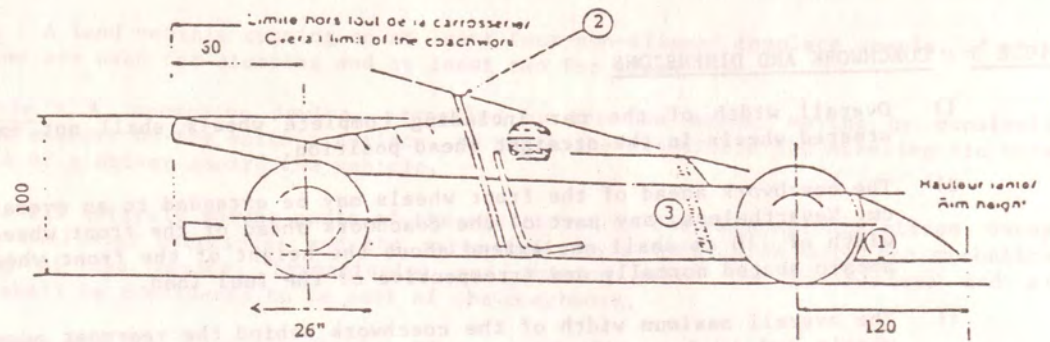


Drawing N° 15 : Article 3.5 - Wheel centre-line determination.

- 6) Height : Except for the safety roll-over structures, no part of the car shall be higher than 100 cm from the ground with the car in normal racing trim with the driver aboard seated normally.
Any part of the safety roll-over structure higher than 100 cm from the ground must not be shaped to have a significant aerodynamic influence on the performance of the car.
- 7) Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance :
 - must comply with the rules relating to coachwork ;
 - must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom) ;
 - must remain immobile in relation to the sprung part of the car.

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

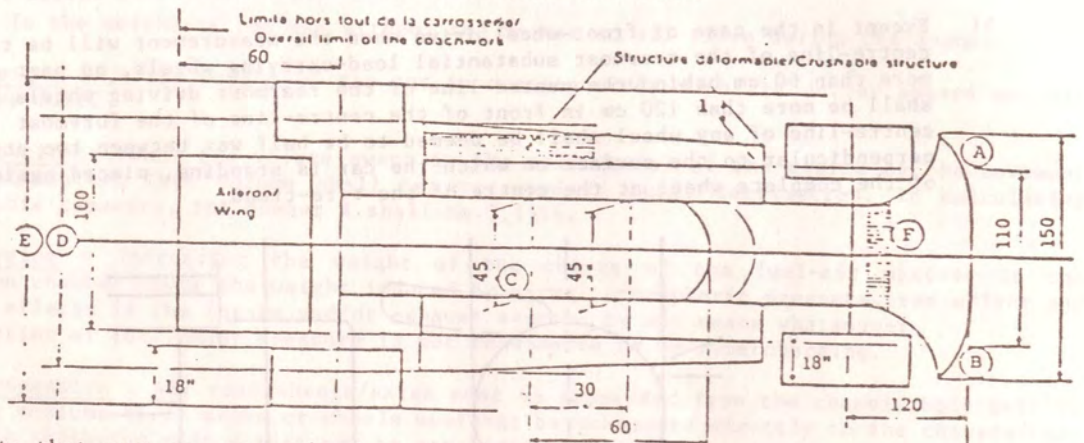
No part having an aerodynamic influence and no part of the coachwork may under any circumstances be located below the geometrical plane generated by the plane surface provided for by Article 3.3.



1. For all parts wider than 110 cm.
2. Safety roll bar.
3. Substantial structure.

N.B. Dimensions in cm, except for tyre.

Drawing N° 16 : Formula 1 : Maximum and minimum dimensions (see text)



- A.B Parts that must not protrude above level of front rims.
 C Most rearward point of seat
 D Maximum width : 140 cm.
 E Maximum overall width : 215 cm.
 F Substantial structure.

N.B. Dimensions in cm, except for tyre.

Drawing N° 17 : Formula 1 : Maximum and minimum dimensions (see text)

ARTICLE 4 : WEIGHT

- 1) The weight of the car must not be less than 540 kg.
- 2) Ballast can be used provided it is secured in such a way that tools are required for its removal. It must be possible to fix seals if deemed necessary by the scrutineers.

ARTICLE 5 : ENGINE

4-stroke engines with reciprocating pistons :

- engine cubic-capacity without supercharging : lower than or equal to 3 000 cc ;
- engine cubic-capacity with supercharging : lower than or equal to 1 500 cc .

Number of cylinders : maximum 12.
The Wankel, Diesel, 2-stroke engines and turbines are forbidden.

ARTICLE 6 : PIPING AND PETROL TANKS, CABLES AND ELECTRICAL EQUIPMENT

- 1) The total fuel storage capacity of the automobile shall not exceed 220 litres.
- 2) All fuel tanks must be situated within the main structure of the car. The stocking of petrol at more than 40 cm from the longitudinal axis of the car and in the longitudinal box members, defined by article 13-7-F, is forbidden.
- 3) All fuel tanks must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FIA/Spec/FT3.
- 4) All rubber bladders must be made by manufacturers recognised by the FIA. (In order to obtain the FIA's agreement, a manufacturer must prove the compliance of its product with the specifications approved by the FIA. These manufacturers must undertake to deliver to their customers exclusively tanks complying with the norms approved).

List of recognised manufacturers :

Federal Republic of Germany

Uniroyal, 5100 AACHEN, Postfach 410.

United States

Don Allen Inc., 401 Agee Road, Grants Has., OREGON 97526 ;

Aero Tec Labs, Hewson Avenue, WARCICK, N.J 07463 ;

Fuel Safe Corporation, 15545 Computer Lane, JUNTINDON BEACH, California 92649 .

Goodyear Fuel Cell Labs, The Goodyear Tire and Rubber Company, AKRON, OHIO 44316

France

Kléber-Colombes, Division Tissus Enduits et Applications, 4 rue Lesage Maille, 76230 CAUDEBEC-LES-ELBEUF ;

Est. J. Riché, BP 14, 14690 PONT D'OUILLY ;

Superflexit SA, 45 rue des Minimes, 92 COURBEVOIE

Great Britain

FTP Industries Ltd, The Airport, PORTSMOUTH, Hants ;

Marston Excelsior Ltd, Wobaston Rd, WOLVERHAMPTON, Staffs ;

Premier Fuel Systems Ltd, Burnaston Old Airfield, BURNASTON, Derby ; Woodville Rubber Company Ltd, Hearthcote Road, SWADLINCOTE, Burton-on-Trent DE11 9DX.

Italy

Autodelta SpA (Alfa Romeo), Via Enrico Fermi 7, 20019 SETTIMO-MILANESE ;

Pirelli, Viale Rodi 15, MILANO

Japan

Kojima Press Ltd, 3-30 Shimolchibacho Toyota, AICHIKEN ;

Sakura Rubber Co Ltd, 48-14-1 Chome Sasazuka, SHIBUYA KU, TOKYO ;

Sumitomo Electric Industries Ltd, 15-5 Chome Katahama, MIGASHI KU, OSAKA.

- 5) All rubber bladders shall have a printed code indicating the name of the manufacturer, the specifications to which the tank has been manufactured and the date of manufacture.
- 6) No rubber bladders shall be used more than five years after the date of manufacture.
- 7) All fuel fittings (including air vents, inlets, outlets, tank fillers, inter tank connectors and access openings) must be metal fittings bonded into the fuel tank.
- 8) All connections between any fuel tank and the chassis (including tank fillers, air vents, access openings, inlets and outlets) must be frangible. By frangible is meant that should the fuel tank move relative to the chassis during an accident, the connection between the fuel tank and the chassis will fail at a load which is less than 50 per cent of the load required to pull the bonded metal fitting out of the tank.
- 9) All fuel lines between any fuel tank and the engine must have a self-sealing breakaway valve. This valve must separate at less than 50 per cent of the load required to fail the fuel line fitting out of the fuel tank.

- 10) Cables, lines and electrical equipment : Except if the cables, lines and electrical equipment are in compliance with the requirements of the aircraft industry as regards their location, material and connections, they must be placed or fitted in such a way that any leakage cannot result in :

- accumulation of liquid in the cockpit ;
- contact between liquid and any electrical line or equipment.

Should the cables, lines or electrical equipment pass through or be fitted in the cockpit, they must be fully enclosed in a cover of a liquid-tight and fire-resistant material.

- 11) All fuel lines external to the cockpit, with the exception of lines permanently mounted on the engine, must be capable of withstanding a pressure of 70 kg/cm² (1 000 psi) and a temperature of 260° C (500° F).
- 12) Crushable structure : The entire fuel tank area of the car in direct contact with the open air stream must incorporate a crushable structure which is an integral part of the car conforming to the specifications hereafter.

This area includes the complete external area of the body/monocoque construction irrespective of such added items as water radiators, inlet ducts, windscreens, etc.

- a. The crushable structure should be a sandwich construction based on fire-resistant core of a minimum crushing strength of 25 lb/square inch (18 N/cm²). It shall be permitted to pass water pipes through this core, but not fuel, oil or electrical lines.

The sandwich construction must include two sheets of 1.5 mm thickness, one of which shall be aluminium alloy sheet having a tensile strength of 14 tons/square inch (225 N/mm²) and minimum elongation of 5 per cent. Alternatively, the sandwich construction must include two sheets of 1.5 mm thickness having a tensile strength of 14 tons/square inch (225 N/mm²).

- b. The minimum thickness of the sandwich construction must be 1 cm.

- 13) Tank fillers and caps : The tank fillers and their caps shall not protrude beyond the coachwork. The filler shall have a sufficient diameter to allow for the air exhausted at the time of quick refuelling (in particular those done under pressure). Any breather pipe connecting the tank with the atmosphere shall be designed to avoid liquid leakage when the car is running and its outlet must not be less than 25 cm to the rear of the cockpit. All filler caps must be designed to ensure an efficient locking action which reduces the risks of an accidental opening following a crash impact or incomplete locking after refuelling.
- 14) Refuelling during the race : Refuelling during the race is forbidden. The distance of all races (which distance includes the warming-up lap referred to in Article (c) (d) of the Standard Regulations), shall be fixed between a maximum of 320 kms and a minimum of 300 kms, save only that should two hours elapse before the scheduled, race distance is completed, the leader will be shown the chequered flag at the end of the lap in which the period of two hours shall end.

ARTICLE 7 : OIL

- 1) All oil storage tanks situated outside the main structure of the car must be surrounded by 1 cm thick crushable structure.

No part of the car containing oil may be situated aft of the gearbox or final drive casing on any rear-wheel-driven car. In case of front-wheel-drive, no part containing oil may be situated behind the complete rear wheels.

- 2) All oil lines external to the cockpit, with the exception of lines permanently mounted on the engine, must be capable of withstanding a pressure of 70 kg/cm² (1 000 psi) and a temperature of 260° C (500° F).
- 3) Oil catch tank : When a car's lubrication system includes an open type sump breather, this breather must vent into a catch tank of at least 3 litres capacity.
- 4) No part of the car containing oil may be more than 70 cm from the longitudinal centre-line of the car.
- 5) No oil replenishment is allowed during a race.

ARTICLE 8 : STARTING

A supplementary device temporarily connected to the car may be used to start the engine both on the grid and in the pits.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION TO THE WHEELS

- 1) Four-wheel drive cars are forbidden.
- 2) All automobiles must have a reverse gear which must be in working order when the car starts the event and which can be operated by the driver when seated normally in the car

ARTICLE 10 : BRAKES

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

ARTICLE 11 : WHEELS AND TYRES

- 1) Wheels shall be external to the coachwork with the car viewed in plan with the rear aerodynamic device removed.
- 2) The maximum complete wheel width is 18 inches and its maximum diameter is 26 inches. These measurements will be taken horizontally at axle height.
- 3) The number of wheels is fixed at four.

ARTICLE 12 : COCKPIT

- 1) The opening giving access to the cockpit must have the following minimum dimensions:
 - length : 60 cm ;
 - width : 45 cm, maintained over 30 cm from the most rearward point of the seat-back-rest towards the front.

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

The cockpit must be so conceived that the maximum time necessary for the driver to get out does not exceed 5 seconds with steering wheel in place.

- 2) All cars must have at least two mirrors mounted so that the driver has visibility to the rear on both sides of the car.
- 3) Safety belts : The wearing of two shoulder straps, one abdominal strap and two straps between the legs is mandatory. These straps must be securely fixed to the car.

ARTICLE 13 : SAFETY

- 1) Fire extinguishers.
 - a. Extinguishing product : BCF (CF_2ClBr) - BTM($CBrF_3$) - TDE($C_2Br_2F_4$).
 - b. Minimum capacity :
 - driver's compartment : 5 kg ;
 - engine compartment : 2.5 kg.
 - c. Location - Mounting method : The extinguisher bottle must be adequately protected and the bottle for the driver's compartment must be mounted within the main structure of the car. In all cases, the bottle mountings must be able to withstand a 25 g acceleration.

- d. Discharge time :
- engine compartment : 10 seconds minimum ;
 - driver's compartment : 30 ± 5 seconds for BCF and TDE, 60 ± 5 seconds for BTM.
- Both bottles should be released simultaneously.
- e. Drive system : Any triggering system having its own source of energy is permitted provided it is possible to operate all extinguishers in case the main electric circuits of the car fail. The driver must be able to trigger all extinguishers when seated normally in the car with his safety belts fastened and steering wheel in place.
- f. Checking of bottles : The following weights shall be indicated on each bottle : weight of the empty bottle ; weight of the extinguishing agent ; total charged weight.
- g. Operation : The system must work in any position, even when the car is inverted.
- 2) Life support system : A life-support system consisting of a medical air bottle and flame resistant pipe for connection to the driver's helmet, shall be fitted to the car and available for connection to the driver's helmet at all times.
- 3) Master-switch : The driver, seated normally with his safety belt fastened and the steering wheel in place, must be able to cut off all electrical circuits by means of a spark proof circuit breaker. There must also be a clearly indicated external handle which rescue personnel can operate at a distance by a hook. This handle must be located near the base of the main roll-over bar structure, and be marked by a symbol showing a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 10 cm.
- 4) All cars must have a red warning light of at least 25 watts in working order at the start of a race which faces rearward ; is clearly visible from the rear ; is mounted not more than 10 cm from the car centre-line ; has a minimum surface of 20 cm^2 ; a maximum surface of 40 cm^2 ; can be switched on by the driver.
- 5) Chromium plating of steel suspension members of over 45 tons/inch² (725N/mm^2) tensile strength is forbidden.
- 6) The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.
- 7) Safety structures :
- a. The basic purpose of safety structures is to protect the driver. This purpose is the primary design consideration.
- b. All cars must have at least two roll-over structures :
- i) the first roll-over structure must be in front of the steering wheel, not more than 25 cm forward of the steering wheel rim and at least as high as the top of the steering wheel rim.
 - ii) the second roll-over structure must be not less than 50 cm behind the first and high enough for a line extended from the top of the first structure to the top of the second to pass over the driver's helmet when he is seated normally in the car with his helmet on and seat belts fastened. If the second structure is not located behind the driver, there must be a structure behind him which is high enough so that a line extended from its top to the top of either structure in front of him will pass over the top of his helmet when he is seated normally with his helmet on and seat belts fastened.
- c. All safety structures required by paragraph b must, when attached to the car, be capable of withstanding three loads applied simultaneously to the top of the structure which are 1.5 w laterally, 5.5 w longitudinally, and 7.5 w vertically, w being the racing weight of the car.
- d. The design concept of the safety structures required by paragraph b shall be free. Forward facing stays which restrict the dimensions of cockpit access required by Article 12, paragraph 1, are permitted provided the driver can exit the cockpit in the time required in that paragraph.
- e. All cars must have a structure immediately behind the driver's seat which is wider than and extends above his shoulders when he is seated normally in the car with his seat belts fastened. This structure must be capable of withstanding a sustained lateral load of 1.5 w applied to its top, w being the racing weight of the car.

f. Survival cell :

1. The chassis structure shall include two continuous box members, one on each side of the driver.
 2. Each box member shall extend from behind the driver to a point at least 50 cm in front of the soles of his feet with the driver seated normally and with his feet on the pedals and the pedals in the inoperative position. The foremost 40 cm of each box member need not be an integral part of the chassis, but must be solidly fixed to it.
 3. Throughout its length, the structural material in the cross section of each box member shall have a minimum area of 10 cm², a minimum tensile strength of 31 kg/mm² and a minimum panel thickness of 1 mm on unstabilised skins or 5 cm² area and 0.5 mm thickness on stabilised skins.
 4. Throughout its length from behind the driver to the soles of his feet, each box must have a minimum cross sectional area of 150 cm². Forward of this, the boxes may taper to a minimum cross section of 100 cm² and a minimal structural material cross section of 5 cm² for unstabilised skins or 2.5 cm² with stabilised skins.
 5. All holes and cutouts in the boxes shall be strongly reinforced and all material sections through these holes shall still comply with a minimum area requirement of 10 cm² for unstabilised and 5 cm² for stabilised skins.
 6. The internal cross sectional area of the cockpit from the soles of the driver's feet to behind his seat shall nowhere be less than 700 cm² and the minimum width must be 25 cm over the whole length of the cockpit.
 7. The minimum height of the box between the front and rear roll-over bar structures shall be no less than 30 cm.
- g. All cars must have a headrest which does not deflect more than 5 cm rearwards when a rearward force of 85 kg is applied. It must be designed so that the driver's head cannot be trapped between the roll-over structure and the headrest.
- h. Panels which, projected on a vertical plane parallel to the longitudinal axis of the car, are at least 20 cm high and of a total length of at least 60 % of the wheel-base, shall be situated between the front and rear complete wheels and shall be the outermost extremities of the coachwork. These panels shall be made from a composite material at least 10 mm thick with a honeycomb core in metal or nomex with expanding foam giving adequate resistance to compression. The external covering shall be in aluminium alloy, plastic, or carbon fibre of minimum thickness of 0.5 mm or in another assembly of materials of equivalent efficiency. The panels must be fixed in such a manner as not to move relative to the main structure of the car and to ensure absorption of a lateral impact. The radiators may play the role of the protective panels or of the transversal struts.

ARTICLE 14 : FUEL

- 1) The only fuel permitted is petrol having the following characteristics
 - a maximum of 102 RON, the measurement being made according to the standard ASTM D 2699, the fuel being accepted or rejected according to ASTM D 3244 with a confidence limit of 95 % and
 - a maximum of 2 % oxygen and 1 % nitrogen by weight, the remainder of the fuel consisting exclusively of hydrocarbons and not containing any alcohols, nitrocompounds or other power-boosting additives.

For all events taking place in an Extra-European country, each competitor may use either a fuel complying with Article 14 of the Formula One World Championship technical regulations or the aviation fuel which the organisers must supply, and whose technical characteristics have been sent out 60 days before the race.

- 2) Only air may be mixed with the fuel as an oxydant.

ARTICLE 15 : FINAL TEXT

The final text for these regulations shall be the English version which will be used should any dispute arise over their interpretation.

With effect from 1st. January 1985 :

1) Article 6.1 :

For the figure "220" substitute "195".

2) Article 13.7 (f) (1) :

Add to the Article :

"The chassis must incorporate at least one transversal hoop at the main rollbar level, one in front of the pedal box and a further hoop between these two."

3) Article 13.7 (h) :

For the figure "10 mm" substitute "20 mm".

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 1984

1984 WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

RAVITAILLEMENTS

REFUELLINGS

Liste de fabricants de compteurs reconnus par la FISA

List of flowmeters recognised by the FISA

- 1) TUTHILL FILL RITE SAL DISTRIBUTORS Ltd
1 Houghton Street
Charley, Lancs G.B.

Noms des modèles reconnus /
Names of the recognised models : 806 A
807 A

- 2) EUROMATIC FLOWMETERS Ltd
31 Cross Mances Road
Hounslow, Middlesex TW3 2AQ - G.B.

CHAMPIONNAT D'EUROPE FORMULE 2 1984

1984 EUROPEAN FORMULA 2 CHAMPIONSHIP

Règlement Limitation et marquage des pneumatiques

Tyre Limitation and Marking regulations

Erratum :

English text.

Point 6 : Delete in the first sentence , « any series and of the race ».

**REGLEMENTS FINANCIERS
DU CHAMPIONNAT D'EUROPE
DE FORMULE 2 1984**

**FINANCIAL REGULATIONS
OF THE EUROPEAN F2
CHAMPIONSHIP 1984**

Le règlement financier suivant a été établi pour 1984 :

Conducteurs A :

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

Conducteurs A et B :

1) Epreuves se déroulant en une ou deux manches :

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

Prix en espèces - European currency units (ECU) :

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

Répartition :

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

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

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

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

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

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

The following financial regulations have been established for 1984 :

A Drivers :

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

A and B Drivers :

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

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

Prizes in cash - European currency units (ECU) :

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

Allocation :

One race : as per above (e.g. : 5000 - ECU).

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

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

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

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

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

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

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

4) Droit d'engagement

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

5) Fonds de Prix Commun

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

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

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

6) European Currency unit (ECU)

Pour éviter des discussions diverses, les chiffres sont donnés en European Currency Unit (ECU). La valeur d'un ECU est fixée selon le taux officiel du 17 Janvier 1984. Il sera valable pour toute l'année 1984, à moins qu'une réévaluation officielle gouvernementale ne nécessite un changement de parité.

Equivalences de l'ECU :

1 ECU : 46 FB - 6,9 FF - 1370 Lit - PS 0,573 - 2,26 DM.

Généralités :

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

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

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

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

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

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

4) Entry fee

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

5) Common Fund for Prizes

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

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

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

6) European Currency Unit (ECU)

To avoid arguments, the figures are given in European Currency Unit (ECU). The value of one ECU is fixed on the official rate of January 17th 1984. It will be valid throughout the year 1984, unless an officially announced governmental revaluation necessitates the rate to be changed accordingly.

ECU equivalences :

1 ECU : 46 FB - 6,9 FF - 1370 Lit - PS 0,573 - 2,26 DM.

Miscellaneous :

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

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

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

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

NORMES POUR CASQUES

Faisant suite à la référence faite dans le Bulletin n° 186 au règlement CE n° 22 pour casques, nous publions ci-dessous la liste des nombres qui correspondent aux divers pays d'homologation, afin de faciliter l'identification de ces casques :

- | | |
|--------------------|----------------|
| 1. R.F.A. | 12. Autriche |
| 2. France | 13. Luxembourg |
| 3. Italie | 14. Suisse |
| 4. Pays-Bas | 15. R.D.A. |
| 5. Suède | 16. Norvège |
| 6. Belgique | 17. Finlande |
| 7. Hongrie | 18. Danemark |
| 8. Tchécoslovaquie | 19. Roumanie |
| 9. Espagne | 20. Pologne |
| 10. Yougoslavie | 21. Portugal |
| 11. Royaume-Uni | |

HOMOLOGATION DES VETEMENTS RESISTANT AU FEU

Les résultats suivants ont été enregistrés pour des vêtements soumis à la Norme FIA 1980 (décrite au Bulletin n° 153).

Essais faits par la F.F.S.A.,
136, rue de Longchamp
75016 PARIS

Le 6 avril 1983.

N° d'homologation : FIA/FFSA 7ab

Marque : INCO Sport

Tissu : Nomex III

Type : Combinaison à double couche
sans sous-vêtement.

Couche extérieure (a) : Nomex III, poids : 185 g/m²

Couche intérieure (a) : Nomex III, poids : 345 g/m²

Temps de résistance du sujet dans le test à sec :

30 secondes

Temps de résistance du sujet dans le test sur tissu mouillé :

26 secondes

Résistance mécanique : satisfaisant.

ADRESSE :

INCO Sport

6, Impasse du Pontet, 33600 PESSAC, France.

FEUX DE DEPART

Les instructions suivantes feront désormais partie de l'Annexe H, en tant qu'Article 4.3.

4.3.1. - Signification

Les feux auront les significations suivantes au départ d'une course :

ROUGE : Restez immobile, prêt à prendre le départ.

VERT : Prenez le départ.

JAUNE : Restez immobile et coupez vos moteurs. (Si le feu jaune est allumé après le feu rouge, celui-ci doit rester allumé).

Le délai entre l'allumage du feu rouge et l'apparition du feu vert sera normalement entre 4 et 7 secondes. Les feux jaunes du départ ne doivent pas être utilisés à un autre moment pendant l'épreuve.

SAFETY HELMET STANDARDS

Further to the reference in Bulletin n° 186 to the EC regulation 22 for Safety Helmets, there follows the list of numbers for various homologating countries, to assist identification of the helmets :

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1. Federal Republic of Germany | 10. Yugoslavia |
| 2. France | 11. United Kingdom |
| 3. Italy | 12. Austria |
| 4. Netherlands | 13. Luxembourg |
| 5. Sweden | 14. Switzerland |
| 6. Belgium | 15. German Democratic Republic |
| 7. Hungary | 16. Norway |
| 8. Czechoslovakia | 17. Finland |
| 9. Spain | 18. Denmark |
| | 19. Romania |
| | 20. Poland |
| | 21. Portugal |

HOMOLOGATION OF FIRE-RESISTANT CLOTHING

The following results have been recorded for clothing submitted to the FIA 1980 Standard (described in Bulletin n° 153).

Tested by the F.F.S.A.,
136, rue de Longchamp
75016 PARIS

on 6th April 1983

Homologation number FIA/FFSA n° 7 ab

Make : INCO SPORT

Material : Nomex III

Type : double layer overall, without underclothing

External layer (a) Nomex III, weight 185 g/m²

Internal layer (b) Nomex III, weight 345 g/m²

Subject's resistance in the dry test : 30 seconds

Subject's resistance in the wet test : 26 seconds

Mechanical resistance : Satisfactory

ADDRESS :

INCO SPORT

6, Impasse du Pontet

33600 PESSAC (France)

STARTING LIGHTS

The following instructions shall in future be included in Appendix H, as Article 4.3.

4.3.1. - Signification

The lights have the following meanings, at the start of a race :

RED : remain stationary, ready to start racing.

GREEN : start racing

YELLOW : remain stationary and switch off engines (if this is switched on after the red light, the red light must remain switched on).

Normally the time lapse between switching on the red light and replacing it by the green will be between 4 and 7 seconds. The yellow lights at the start must not be used at any other time during an event.

4.3.2. - Location

All lights used for signalling at the start of a race

4.3.2. - Emplacement

Tous les feux utilisés pour la signalisation au départ d'une course doivent être placés dans un endroit proéminent pour qu'ils puissent être clairement vus par tous les pilotes assis dans leur voiture, sur la grille, dans la position normale de conduite.

Les feux rouges doivent être montés directement au-dessus des feux verts : les feux jaunes clignotants peuvent être montés ou au-dessus ou à côté des feux rouges/verts.

4.3.3. - Specification

Les feux doivent être aussi grands que possible, et au moins aussi grands et intenses que les feux permanents utilisés pour le contrôle de la circulation sur les routes publiques. Tous les feux doivent être en double, pour parer à l'éventualité d'une panne d'ampoule.

Le circuit commutateur doit permettre toutes les combinaisons suivantes :

- tous les feux éteints,
- feu rouge allumé seul,
- feu rouge remplacé par feu vert, (une seule opération de commutation)
- feux jaunes clignotants allumés seuls,
- feu rouge et feux jaunes clignotants allumés ensemble (commutations séparées).

must be prominently positioned ensuring that they can be clearly seen by all the drivers seated in their cars on the grid in the normal driving position.

The red lights must be mounted directly above the green lights ; the yellow flashing lights may be mounted above or beside the red/green units.

4.3.3. - Specification

The lights must be as large and bright as it is possible and practical and at least as large and intense as the permanent traffic lights used to control public roads. All the lights must be duplicated, in case of bulb failure. The switch circuit must enable any of the following combinations :

- all lights off
- red lights on alone
- red lights replaced by green light (one switch operation)
- yellow flashing lights on alone
- red light and yellow flashing lights on together (separate switches).

INFORMATIONS VOITURES ANCIENNES

Clarification : Classe G

Bien que les monoplaces et voitures de course biplaces soient les seules voitures admises dans cette catégorie, certaines voitures de course à part entière, qui ont été néanmoins homologuées par la FIA à l'époque, peuvent être soumises à l'acceptation du Comité Technique de la Commission des Voitures Anciennes.

Des exemples ayant déjà été admis ainsi sont : Porsche 904, Ford GT 40, Ferrari 250 LM.

Classe F : Voitures GT

- Seront admises dans cette classe, les voitures dont l'homologation a été promulguée à la première séance d'homologation de 1964 (février).
- La Lotus 7 n'est pas reconnue en tant que voiture GT ou GTS.

Clarifications Techniques

- Systèmes amortisseurs/ressorts réglables, assiettes de ressorts réglables : ils ne peuvent être utilisés que s'ils étaient disponibles pour la voiture concernée à l'époque, en tant qu'équipement de l'usine.
- La longueur des soupapes ne doit pas être modifiée.

Pneus - Adjonction à l'Article 3.3.3 I) avec application immédiate

Pour des voitures de Grand Prix de la Classe F (1.1.1961 — 31.12.1965), seront permis des pneus de la gamme Dunlop intermédiaire fabriqués avec une sculpture de bande de roulement moulée CR 65 et ayant une largeur maximale de la bande de roulement de 7,5 pouces (190 mm) comme alternative aux pneus de section «M».

L'Organisation des Epreuves de Championnat

- Indemnités de déplacement :
Pour 1984, le règlement reste inchangé :
L'organisateur de chaque épreuve devra verser la somme de 300 Francs Suisses au minimum aux concurrents non résidents du pays où se déroule l'épreuve, se rendant à l'épreuve d'un pays étranger avec leurs voitures et participant aux essais des épreuves du Championnat de la FIA et du Trophée de la FISA uniquement.
- Il est également recommandé aux organisateurs de diviser les classes de voitures, quand le nombre d'engagés le permet, de façon à faire courir ensemble toutes les voitures à moteur central (Classe F) du Championnat FIA et du Trophée FISA.

HISTORICAL CARS INFORMATION

Class G - Clarification

Although only single-seater and two-seater racing cars are admitted in this category, some bona fide racing cars which were nevertheless homologated at the time by the FIA may be submitted for acceptance by the FISA Historical Cars Commission's Technical Committee.

Examples which have thus been admitted are : Porsche 904, Ford GT 40, Ferrari 250 LM.

Class F : GT Cars

- Cars shall be admitted into Class F which were homologated in the first (February) FIA homologation session of 1964.
- The Lotus 7 is not recognized as a GT or GTS car.

Technical Clarifications

- Adjustable spring-damper units or spring platforms may only be used if they were available as factory equipment for the particular car in the period.
- The length of valves may not be modified.

Tyres : Addition to Article 3.3.3 I) with immediate application

For Grand Prix-Type cars of Class F (1.1.1961 — 31.12.1965), tyres from the Dunlop intermediate range manufactured with a moulded tread pattern of CR 65 and having a maximum tread width of 7.5 inches (190 mm) will be permitted as an alternative to «M» section tyres.

Organisation of Championship Events

- Travel Money :
In 1984, the regulations are unchanged :
The organizer of each event shall pay the sum of 300 Swiss Francs minimum to competitors non-resident in the country of the event, travelling from abroad with their cars and taking part in practice, for FIA Championship and FISA Trophy events only.
- Organizers are also recommended, whenever the number of entries permit it, to arrange the FIA Championship and FISA Cup classes so that all the mid-engined cars (Class F) run in the same race.

1) Modification au chapitre «Sécurité»

Réservoirs de Sécurité - Liste des constructeurs agréés (Article 15.3)

Ajouter sous le paragraphe « Italie » :

« Gipi, Via Abruzzi 7, 20090 Opera, Milano ».
(à partir du 1.4.84)

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

Barres anti-rapprochement et anti-écartement (Article 6.3)

(Voir Bulletin No 186)

L'amendement paru au Bulletin No 186 doit se lire comme suit :

- Le deuxième paragraphe de l'Article 6.3 (« Des barres anti-rapprochement ... ou sur les ressorts de suspension ») est supprimé.
(à partir du 1.4.84)
- Ajouter un Article 6.6.3 ainsi rédigé :
« 6.6.3) Des barres anti-rapprochement et anti-écartement peuvent être montées à l'avant sur les voitures du Groupe N, à condition qu'elles soient démontables et boulonnées sur les points d'attache de suspension ou sur les ressorts de suspension ».
(à partir du 1.4.84)
- Ajouter à la fin de cet article :
« Il est également autorisé de percer le bol supérieur des suspensions Mac-Pherson pour fixer ces barres ».
(à partir du 1.1.85)
Ces barres pourront être également montées à l'arrière dans les mêmes conditions.
(à partir du 1.1.85)

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

Réservoirs de Sécurité - Liste des constructeurs agréés (Article 7.3 d)

Ajouter sous le paragraphe « Italie » :

« Gipi, Via Abruzzi 7, 20090 Opera, Milano ».
(à partir du 1.4.84)

REGLEMENT D'HOMOLOGATION

Article 7-b.2 - Homologation en variante-option, sans minimum de production

Les stabilisateurs pourront être ainsi homologués, même si leurs points d'ancrage sont modifiés.
(à partir du 1.6.84)

1) Modification to the Chapter «Safety»

Safety tanks - List of approved manufacturers (Article 15.3)

Add under the paragraph heading «Italy» :

« Gipi, Via Abruzzi 7, 20090 Opera, Milano ».
(as from 1.4.84)

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

Stay-rods and tie-rods (Article 6.3)

(See Bulletin N° 186)

The amendment published in Bulletin N° 186 should read as follows :

- The second paragraph of Article 6.3 («Gear-bars ... or spring mounting points») had been deleted.
(as from 1.4.84)
- Add an Article 6.6.3 as follows :
« 6.6.3) Stay-rods and tie-rods may be fitted on the front of Group N cars, provided that these are removable and that they are bolted on to the suspension or spring mounting points ».
(as from 1.1.84)
- Add to the end of this article :
«A hole may also be bored in the upper suspension trim of Mac Pherson suspensions in order to fit these rods».
(as from 1.1.85)
- These bars may also be fitted at the rear, in the same conditions.
(as from 1.1.85)

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

Supercharging pressure (Article 5.1.21) (English text only)

(See Bulletin N° 186)

This modification will only be valid as from 1.1.86.

4) Modification to the Chapter «International Formula N° 2/N° 3»

Safety tanks - List of approved manufacturers (Article 7.3.d)

Add under the paragraph heading «Italy» :

« Gipi, Via Abruzzi 7, 20090 Opera, Milano ».
(as from 1.4.84)

HOMOLOGATION REGULATIONS

Article 7-b.2 - Homologation as an optional variant without a production minimum

The stabilizers may be homologated in this way, even if their anchorage points are modified.
(as from 1.6.84)

Liste d'homologation valable à partir du 01.02.84

List of homologation valid as from 01.02.84

GROUPE A

(D)

AUDI

5010	80 2,2 I	2145 cc 12/03 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5011	Coupé 2,2 I	2145 cc 18/04 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5013	Coupé 2,0 I	1921 cc 11/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5156	80 Quattro	2145 cc 06/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

OPEL

5053	Ascona 2.0 SR	1979 cc 10/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5067	Ascona I 2000	1979 cc 12/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5068	Ascona 20 E	1979 cc 13/03 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5073	Kadett 1.3	1297 cc 05/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5074	Kadett 1.6	1598 cc 04/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5101	Kadett 1.6 D	1598 cc 02/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5106	Corsa A 1,0 I	993 cc 01/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

(F)

CITROEN

5024	CX 2400 GTi	2348 cc 04/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5095	Visa GT	1360 cc 06/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

RENAULT

5003	R.5 Alpine turbo	1397 x 1.4 08/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5019	R.5 Alpine	1397 cc 03/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5066	R.9 GTS	1397 cc 03/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5091	R.18 TD	2068 cc 03/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5092	R.18 turbo	1565 cc 03/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5198	11 GTS «Coach»	1734 cc 01/01 VO	Homologation en Groupe A / Group A homologation Version GTX berline / GTX berline model

(GB)

BL Cars Ltd

5034	Metro 1.3	1275 cc 05/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5079	MG Metro	1274 cc 13/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5080	Rover 3500 SE	3532 cc 03/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5107	MG Metro turbo	1274 x 1.4 13/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5117	Triumph Acclaim	1335 cc 01/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

FORD

5097	Escort RS 1600 i	1597 cc 12/07 VO	Renforts de boîte de vitesses - Transmission - Suspension - Rapports de direction / Gearbox reinforcements - Transmission - Suspension - Steering ratio
------	------------------	---------------------	---

(J)

NISSAN

5197	Bluebird turbo P.910	1770.4 x 1.4 01/01 ER	Dimensions (sur fiche de base) / Dimensions (on basic form)
5199	March (K10)	987 cc	Homologation en Groupe A / Group A homologation

(NL)

VOLVO

5200	360 GLT	1986 cc	Homologation en Groupe A / <i>Group A homologation</i>
		01/01 VO	Carrosserie - Intérieur - Rapport de direction - Suspension - Freins / <i>Bodywork - Interior - Steering ratio - Suspension - Brakes</i>
5201	360 GLS	1986 cc	Homologation en Groupe A / <i>Group A homologation</i>
		01/01 VO	Carrosserie - Intérieur - Rapport de direction - Suspension - Freins / <i>Bodywork - Interior - Steering ratio - Suspension - Brakes</i>
5202	360 GLE	1986 cc	Homologation en Groupe A / <i>Group A homologation</i>
		01/01 VO	Suspension - Freins / <i>Suspension - Brakes</i>

(PL)

F.S.O.

5141	125 PN	1598 cc	Carrosserie / <i>Bodywork</i>
		04/03 VO	
5142	125 P	1598 cc	Carrosserie / <i>Bodywork</i>
		04/03 VO	

(S)

SAAB

5203	Sedan V4	1498 cc	Homologation en Groupe A / <i>Group A homologation</i>
		01/01 VO	Suspension / <i>Suspension</i>
		02/01 VF	Freins - Rapport de direction - Carrosserie / <i>Brakes - Steering ratio - Bodywork</i>
		03/02 VO	Arceau / <i>Rollbar</i>

GRUPE N

(I)

FIAT

5155	Panda 45	903 cc	(sur 03/02 ET - 05/04 ET) / (on 03/02 ET - 05/04 ET)
		06/01 ER	

GROUPE B

(D)

AUDI

229 Quattro A1 2145 x 1.4 09/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

(F)

CITROEN

219 Visa II Chrono 1360 cc 09/02 ER Moteur (sur fiche de base et 04/01 ET) / Engine (on basic form and 04/01 ET)

201 Visa Trophée 1219 cc 10/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

254 Visa Tonic 1361 cc 03/02 VO Arceau / Rollbar

RENAULT

204 Alpine A310 - V6 2664 cc 03/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

205 R.5 turbo 1397 x 1.4 20/07 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

234 R.5 turbo 2 1397 x 1.4 08/04 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

(J)

HONDA

257 Ballade Sport CR-X 1488 cc Homologation en Groupe B / Group B homologation

Liste d'homologation valable à partir du 01.03.84

List of homologation valid as from 01.03.84

GRUPE A

(D)

AUDI

5013 Coupé 2,0 l 1921 cc
 12/02 ET Moteur / Engine

BMW

5006 528 i 2788 cc
 06/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5014 323 i 2315 cc
 04/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5093 320 i 1990 cc
 03/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5100 320/6 1990 cc
 03/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5118 635 CSi 3430 cc
 07/03 ER Carrosserie / Bodywork
 08/04 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

(F)

PEUGEOT

5116 505 STi 2165 cc
 05/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5123 104 ZS 1360 cc
 06/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

TALBOT

5029 Samba GLS 1360 cc
 06/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5030 Samba GL 1124 cc
 06/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5114 Tagora 2,2 l 2156 cc
 05/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

(GB)

BL Cars Ltd

5023	Jaguar XJS	5343 cc	12/09 VO	Freins - Moteur / Brakes - Engine
			13/04 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
			14/05 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5078	Rover 3500	3532 cc	14/13 VO	Freins - Suspension - Fixation des roues / Brakes - Suspension - Fixation of the wheels
			15/01 ER	Carrosserie - Moteur (sur 03/01 ET) / Bodywork - Engine (on 01/03 ET)
			16/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

(I)

ALFA ROMEO

5037	Giulietta Super	1962 cc	05/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5038	AlfaSud Sprint 1.3	1287 cc	08/04 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5039	AlfaSud Ti 1300	1287 cc	08/05 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5041	AlfaSud Ti 1500	1490 cc	13/06 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5063	Giulietta 1.8	1779,5 cc	04/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5077	GTV 2.0	1962 cc	10/04 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5133	AlfaSud Ti 1.3	1351 cc	07/03 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5134	AlfaSud Sprint Veloce 1.3	1351 cc	06/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5135	Alfetta GTV-6 2.5	2493 cc	06/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

(PL)

F.S.O.

5204	Polonez 1500 - 125 PN	1481 cc		Homologation en Groupe A / Group A homologation
5205	FSO 1500 - 125 P	1481 cc		Homologation en Groupe A / Group A homologation
5206	FSO 1300 - 125 P	1295 cc		Homologation en Groupe A / Group A homologation

(S)

VOLVO

5020	240 turbo	2127 x 1.4 11/04 ER	Moteur (sur 09/01 ET) / Engine (on 09/01 ET)
------	-----------	------------------------	--

(USA)

FORD

5140	Mustang 5.0 GT	4968 cc 04/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
------	----------------	---------------------	---

GRUPE N

(F)

CITROEN

5095	Visa GT	1361 cc	Homologation en Groupe N / Group N homologation
		01/01 VF	Roues / Wheels
		02/01 ET	Moteur / Engine

(PL)

FSO

5204	Polonez 1500 - 125 PN	1481 cc	Homologation en Groupe N / Group N homologation
5205	FSO 1500 - 125 P	1481 cc	Homologation en Groupe N / Group N homologation
5206	FSO 1300 - 125 P	1295 cc	Homologation en Groupe N / Group N homologation

GRUPE B

(D)

BMW

240	M1	3453 cc 05/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
-----	----	---------------------	---

(F)

CITROEN

258 Visa 1000 pistes 1361 cc Homologation en Groupe B / Group B homologation
01/01 VO Suspension - Rapport de direction - Freins - Transmission / Suspension - Steering ratio - Brakes - Transmission
02/02 VO Arceau / Rollbar
03/03 VO Arceau / Rollbar

PEUGEOT

228 504 Pick-up 1971 cc Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
02/01 ER

RENAULT

205 R.5 turbo 1397 x 1.4 Moteur (sur 04/02 ET) / Engine (on 04/02 ET)
21/08 ER

TALBOT

232 Samba Rallye 1219 cc Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
13/03 ER Moteur (sur fiche de base) / engine (on basic form)
14/01 VF

(I)

ALFA ROMEO

238 Alfetta turbodelta 1962 x 1.4 Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
04/02 ER

DE TOMASO

235 Pantera 5766 cc Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
07/02 ER

FERRARI

220 308 GTB 2927 cc Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
07/03 ER

236 308 GTB acier 2927 cc Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
06/02 ER

LANCIA

218 Coupé Spyder Beta Montécarlo 1995 cc Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
04/01 ER

(J)

FUJI

259	Subaru MP - 1 (1.8)	1781 cc	Homologation en Groupe B / <i>Group B homologation</i>
		01/01 VO	Arceau / <i>Rollbar</i>

(USA)

FORD

5140	Mustang 5.0 GT	4968 cc	Moteur (sur fiche de base) / <i>Engine (on basic form)</i>
		04/02 ER	

CITROEN

(PL)

5205	V6 GT	2316 cc	Homologation N groupe / <i>Group N homologation</i>
5205	P 251 - 6051 05 F	2316 cc	Homologation N groupe / <i>Group N homologation</i>
5205	P 251 - 6051 05 F	2316 cc	Homologation N groupe / <i>Group N homologation</i>

(D)

BMW

5140	IM	2316 cc	Moteur (sur fiche de base) / <i>Engine (on basic form)</i>
------	----	---------	--

Liste d'homologation valable à partir du 01.04.84

List of homologation valid as from 01.04.84

 GROUPE A

(D)

AUDI

5012 80 GLE 1588 cc
 22/14 VO Suspension / Suspension

5013 Coupé 2,0 l 1921 cc
 13/02 ER Freins (sur 01/01 VO) / Brakes (on 01/01 VO)

BMW

5118 635 CSi 3430 cc
 09/01 ET Carrosserie - Roue - Boîte de vitesses - Rapports de pont / Bodywork - Wheel - Gearbox - Final drive ratio -

DAIMLER BENZ

5043 240 D 2399 cc
 03/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5044 300 D 2993 cc
 05/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5045 200 1997 cc
 03/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5047 230 E 2299 cc
 05/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5048 280 E 2746 cc
 05/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5049 230 CE 2299 cc
 04/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5050 280 CE 2746 cc
 04/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5051 380 SLC 3818 cc
 03/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

5052 450 SLC 4520 cc
 03/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

OPEL

5067 Ascona I.2000 1979 cc
 13/03 ER Freins (sur 06/06 VO) / Brakes (on 06/06 VO)

5073	Kadett 1.3	1297 cc 06/04 VO	Arceau / Rollbar
5146	Manta 20.E	1979 cc 03/01 ER	Freins (sur 01/01 VO et 02/02 VO) / Brakes (on 01/01 VO and 02/02 VO)
		04/03 VO	Arceau / Rollbar
5152	Kadett C - GTE	1979 cc 02/01 ER	Freins (sur 01/01 VO) / Brakes (on 01/01 VO)

VOLKSWAGEN

5028	Polo 86	1093 cc 05/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
		06/01 ET	Moteur (1043 cc) / Engine (1043 cc)
5031	Polo 86.	1272 cc 05/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5042	Golf 17 Diesel	1471 cc 09/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5069	Golf 17 GTD (turbo)	1588 x 1.4 06/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5096	Golf GTi 1800	1781 cc 04/01 ET	Boîte de vitesses - Rapport de pont / Gearbox - Final drive ratio
5139	Polo Coupé GT - 86	1272 cc 04/02 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
5172	Golf GTi 1600	1588 cc 04/01 ER	(sur 01/01 ET) / (on 01/01 ET)
5212	19 Golf GTi	1781 cc 01/01 VO	Homologation en Groupe A / Group A homologation
		02/02 VO	Arceau / Rollbar
			Transmission - Suspension - Rapport de direction - Freins - Fixation des roues / Transmission - Suspension - Steering ratio - Fixation of the wheels

(DDR)

VEB

5210	Trabant P. 601 R	594,5	Homologation en Groupe A / Group A homologation
		01/01 VO	Moteur - Réservoir / Engine - Tank
		02/02 VO	Arceau / Rollbar
		03/03 VO	Arceau / Rollbar

(F)

PEUGEOT

5123	104 ZS	1360 cc 07/02 ER	Annule l'extension N° 03/01 ET / Cancels the extension N° 03/01 ET Voir N.B. au règlement d'homologation 1984 (Bulletin N° 184 page 58) See N.B. of homologation regulations 1984 (Bulletin n° 184 page 58)
------	--------	---------------------	---

5213	205 GTi	1580 cc	Homologation en Groupe A / <i>Group A homologation</i>
		01/01 VO	Suspension - Rapports de direction - Freins / <i>Suspension - Steering ratios - Brakes</i>
		02/02 VO	Arceau / <i>Rollbar</i>
		03/03 VO	Arceau / <i>Rollbar</i>

RENAULT

5003	R.5 Alpine turbo	1397 x 1.4	
		09/01 ET	Réservoir / <i>Tank</i>
5092	R.18 turbo	1565 x 1.4	
		04/02 ET	Intérieur / <i>Interior</i>
5211	11 turbo	1401 x 1.4	Homologation en Groupe A / <i>Group A homologation</i>

TALBOT

5157	Samba rallye	1219 cc	
		08/08 VO	Transmission / <i>Transmission</i>

(GB)

BL Cars Ltd

5023	Jaguar XJS	5343 cc	
		15/06 ER	Rapport de pont / <i>Final drive ratio</i>
		16/10 VO	Arceau / <i>Rollbar</i>
5078	Rover 3500	3532 cc	
		17/14 VO	Suspension / <i>Suspension</i>

VAUXHALL

5190	Astra 1.8 GTE	1796 cc	
		02/02 VO	Arceau / <i>Rollbar</i>
5192	Nova 1.3	1297 cc	
		02/02 VO	Arceau / <i>Rollbar</i>

(I)

ALFA ROMEO

5062	AlfaSud Sprint 1.5 Veloce	1490 cc	
		10/04 ER	Moteur (sur fiche de base) / <i>Engine (on basic form)</i>
5135	Alfetta GTV-6 2.5	2493 cc	
		07/03 ER	Annule l'extension N° 03/01 ET / <i>Cancels the extension N° 03/01 ET</i> Voir N.B. au règlement d'homologation (Bulletin N° 184 page 58) <i>See N.B. of homologation regulations</i> (Bulletin N° 184 page 58)

AUTOBIANCHI

5064 A112 Abarth 70 HP 1050 cc
07/05 ET Boîte de vitesses / *Gearbox*
08/01 ER Moteur (sur fiche de base) / *Engine (on basic form)*

FIAT

5189 Ritmo Abarth 130 TC 1995 cc
04/03 VO Freins - Suspension / *Brakes - Suspension*
05/01 ER Moteur (sur fiche de base) / *Engine (on basic form)*
06/01 ET Moteur / *Engine*

5207 Uno 70 S 1301,5 cc
01/01 VO Homologation en Groupe A / *Group A homologation*
02/01 VF Freins / *Brakes*
Moteur / *Engine*

5208 Uno 45 S 902,6 cc
01/01 VF Homologation en Groupe A / *Group A homologation*
02/01 VO Moteur / *Engine*
Freins / *Brakes*

LANCIA

5214 Delta HF 1585 x 1.4
Homologation en Groupe A / *Group A homologation*

(J)**FUJI-HEAVY**

5127 Subaru H/T-2 1.8 1781 cc
04/02 ER Moteur (sur fiche de base) / *Engine (on basic form)*

5128 Subaru H/T-3 1.8 1781 cc
04/02 ER Moteur (sur fiche de base) / *Engine (on basic form)*

5129 Subaru S/W-2 1.8 1781 cc
04/02 ER Moteur (sur fiche de base) / *Engine (on basic form)*

5130 Subaru 4D/S-2 1.8 1781 cc
04/02 ER Moteur (sur fiche de base) / *Engine (on basic form)*

5131 Subaru H/B-2 1.8 1781 cc
04/02 ER Moteur (sur fiche de base) / *Engine (on basic form)*

SUZUKI

5186 SA 310 (AA41S) 993 cc
01/01 VO Moteur / *Engine*

TOYO-KOGYO

5195 Mazda Savanna RX7 Custom 2+2 1146 x 2
01/01 ER Moteur / *Engine*

TOYOTA

5179 Corolla 1600 GT 2 Door (AE86) 1587 cc
03/03 VO Transmission - Freins / *Transmission - Brakes*
04/04 VO Arceau / *Rollbar*

5180	Corolla 1600 GT 3 Door (AE86)	1587 cc 03/03 VO 04/04 VO	Transmission - Freins / <i>Transmission - Brakes</i> Arceau / <i>Rollbar</i>
(PL)			
FSO			
5141	125 PN	1598 cc 05/04 VO	Carrosserie / <i>Bodywork</i>
5188	126 P - 650 E	652 cc 01/01 VO 02/02 VO 03/03 VO 04/04 VO	Arceau / <i>Rollbar</i> Arceau / <i>Rollbar</i> Moteur - Réservoir - Suspension / <i>Engine - Tank - Suspension</i> Freins / <i>Brakes</i>
5215	FSO 125 PN-C	1598 cc 01/01 VO 02/02 VO	Homologation en Groupe A / <i>Group A homologation</i> Réservoir - Freins - Carrosserie - Rapport de pont / <i>Tank - Brakes - Bodywork - Final drive ratio</i> Arceau / <i>Rollbar</i>
(S)			
VOLVO			
5020	240 turbo	2127 x 1,4 12/07 VO	Arceau / <i>Rollbar</i>
(USA)			
CHEVROLET			
5209	Camaro	5004 cc	Homologation en Groupe A / <i>Group A homologation</i>
GRUPE N			
(D)			
AUDI			
5096	17 Golf GTi	1774 cc 02/01 ET	Boîte de vitesses - Rapport de pont / <i>Gearbox - Final drive ratio</i>

AUTOBIANCHI

(F)

RENAULT

5092	18 turbo	1565 x 1.4 01/01 ET	Intérieur / Interior
5003	5 Alpine turbo	1397 x 1.4 02/01 ET	Réservoir / Tank
5211	11 turbo	1401 x 1.4	Homologation en Groupe N / Group N homologation

PEUGEOT

5213	205 GTi	1580 cc	Homologation en Groupe N / Group N homologation
------	---------	---------	---

TALBOT

5157	Samba rallye	1219 cc 01/01 ER	Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
------	--------------	---------------------	---

(I)

ALFA ROMEO

5135	Alfetta GTV-6 2.5	2492,5 cc 01/01 VF	Roues / Wheels
5077	Alfetta GTV 2.0	1962 cc 03/01 VF	Roues / Wheels
		04/02 ET	Rapports de boîte de vitesses - Rapports de pont / Gearbox ratios - Final drive ratios
		05/02 ER	Carrosserie - Dimensions - Intérieur / Bodywork - Dimensions - Interior

AUTOBIANCHI

5064	A112 Abarth 70HP	1050 cc 06/05 ET	Boîte de vitesses / Gearbox
------	------------------	---------------------	-----------------------------

FIAT

5189	Ritmo Abarth 130 TC	1995 cc 02/02 ET	Moteur / Engine
5207	Uno 70 S	1301, 5 cc 01/01 VF	Homologation en Groupe N / Group N homologation
		02/01 VO	Moteur / Engine
		03/02 VO	Carrosserie / Bodywork
5208	Uno 45 S	903 cc 01/01 VO	Carrosserie - Siège / Bodywork - Seat
			Homologation en Groupe N / Group N homologation
			Carrosserie / Bodywork

GRUPE B

(D)

BMW

240 M1 3453 cc
06/04 VO Freins / Brakes

DAIMLER BENZ

216 500 SLC 4973 cc
03/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

217 500 SL 4973 cc
04/01 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

OPEL

237 Manta 400 2410 cc
04/02 VO Arceau / Rollbar

250 Manta 200 1979 cc
07/04 VO Arceau / Rollbar
08/03 ER Freins (sur 01/01 VO et 03/02 VO) / Brakes (on 01/01 VO and 03/02 VO)

(E)

SEAT

244 Fura-Crono 1438 cc
01/01 VO Suspension - Freins / Suspension - Brakes

(F)

CITROEN

258 Visa 1000 pistes 1361 cc
04/01 ET Moteur - Carrosserie - Suspension - Direction / Engine - Bodywork - Suspension - Steering

PEUGEOT

228 504.Pick-up 1971 cc
03/02 VO Rapport de pont / Final drive ratio
04/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)
05/01 ET Moteur / Engine

262 205 turbo 16 1774,6 x 1.4
02/01 ET Homologation en Groupe B / Group B homologation
Moteur - Embrayage - Carrosserie - Suspension / Engine - Clutch - Bodywork - Suspension

TALBOT

232 Samba rallye 1219 cc
15/09 VO Freins / Brakes

RENAULT

5092 18 turbo

(I)

FERRARI

241 308 Quattro valvole 2927 cc
03/03 VO Suspension - Freins - Carrosserie / Suspension - Brakes - Bodywork

LANCIA

210 Rallye 1995 x 1.4
24/14 VO Freins / Brakes
25/04 ER Moteur (sur 06/01 ET) / Engine (on 06/01 ET)

(J)

MITSUBISHI

230 Lancer turbo A176A 1997 x 1.4
05/02 ER Moteur (sur fiche de base) / Engine (on basic form)

NISSAN

233 240 RS (BS110) 2340 cc
06/06 VO Freins - Suspension / Brakes - Suspension

TOYO-KOGYO

255 Mazda Savanna RX7 Fb 332 1308 x 2
01/01 VO Arceau / Rollbar
02/01 ER Moteur / Engine

(PL)

FSO

261 Polonez 2000 C 1995 cc
01/01 VO Homologation en Groupe B / Group B homologation
02/01 ET Arceau / Rollbar
Carrosserie - Moteur / Bodywork - Engine

(USA)

CHEVROLET

260 Corvette 5733,5 Homologation en Groupe B / *Group B homologation*

Liste d'homologation valable à partir du 01.05.84
List of homologation valid as from 01.05.84

GROUPE N

(F)

PEUGEOT

5123 104 ZS 1360 cc Homologation en Groupe N / *Group N homologation*

GROUPE B

(PL)

FSO

261 Polonez 2000 C 1995 cc
03/01 ER Moteur (sur 02/01 ET) / *Engine (on 02/01 ET)*

CIRCUITS

Date	Pays	Catégorie	Désignation	Observations
24/25 Mars	J	I	Fuji 300 km (E)	Nlle date / New date : 10 Juin
31 Mars/1er Avril	GB	I	Brands Hatch (F/F)	Nlle inscription / New entry
27 Mai	A	I+	Oesterreichring	Ajouter C, 2S6 / Add C, 2S6
8 Juillet	F	I+	Paul-Ricard Championnat d'Europe F2 / F2 European Championship	Nlle inscription / New entry
21 Octobre	F3	I+	Jarama Championnat d'Europe F3 / F3 European Championship	Nlle date / New date : 30 Septembre

VOITURES HISTORIQUES / HISTORICAL CARS

Date	Pays	Désignation	Observations
12/13 Mai	CH	Circuit de Lignières C, D, E, F	Nlle inscription / New event Ecurie La Meute P/A J.P. FRATTINI 57, Route de Meinier 1252 MEINIER Tel. : 022/20.03.66
2/3 Juin	F	Croix en Ternois	Annulé / Cancelled

RALLYES

Date	Pays	Désignation	Observations
5/7 Octobre	E	Rallye Corte Ingles Championnat d'Europe des Rallyes / European Rally Championship	Nlle épreuve / New event Coef. 1

COURSES DE COTE / OFF ROAD

Date	Pays	Désignation	Observations
4/5 Août	CH	Course de Côte Ayent-Anzere	Nlle date / New date : 11/12 Août
12 Août	A	Rallycross St-Veit / Glan	Nlle date / New date : 5 Août
22/23 Septembre	CH	Course de Côte St-Peterzell-Hemberg	Annulé / Cancelled

KARTING

Date	Pays	Désignation	Observations
7/8 Avril	NL	Zandvoort	Nlle inscription / New entry
21/23 Avril	F	Trophée J.C. Alazard Open	Nlle inscription / New entry : S.K. A.C.O. Y. LAVEANT 30, rue Crochardière 72000 LE MANS
30 Avril / 1er Mai	I	Parme - 125 cc - Pista S. Pancrazio	Nlle inscription / New entry : Parme Karting Club
1er Mai	CS	Pisek - 125 cc -	Nlle inscription / New event
5/6 Mai	NL	Oldenzaal Youth Meeting	Nlle inscription / New entry : Kart Club 250 Lijsterstraat 27 3514 TA UTRECHT Tel. : 30-750518
26/27 Mai	NL	Zandvoort	Nlle inscription / New entry : Kart Club 250
23/24 Juin	NL	Zandvoort	Nlle inscription / New entry : Kart Club 250
17/19 Août	NL	Zandvoort Grand Prix	Nlle inscription / New entry : Kart Club 250
8/9 Septembre	NL	Zandvoort	Nlle inscription / New entry : Kart Club 250
29/30 Septembre	F	Le Mans - Circuit Bugatti Championnat du Monde / World Championship Formule E	Nlle inscription / New entry