

# FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8 PLACE DE LA CONCORDE . PARIS

BULLETIN SPORTIF
MOTOR SPORT BULLETIN

Nº 9 - Mars/March 1968

=====

## S O M M A I R E

- Interprétation de l'Annexe "J"
- Annexe "J" 1969
- Publicité sur les voitures
- Trophée d'Europe des conducteurs de voitures F.2
- Nouvelles du Karting
- Homologation de la Lola T 70
- Liste additionnelle d'homologation
- Calendrier Sportif International 1968
- Calendrier International du Karting 1968

\*

\* \* \*

### - INTERPRETATION DE L'ANNEXE "J" -

#### Article 260 i) : CARBURATEUR(S)

Il est précisé que le carburateur qui remplace celui d'origine peut être de fabrication quelconque, même artisanale. Cependant, il doit toujours être parfaitement interchangeable avec le carburateur d'origine sans qu'il soit nécessaire d'effectuer des travaux d'adaptation sur la tubulure d'admission et aux éléments de fixation.

Ce principe d'interchangeabilité est également applicable aux articles 275 g) et 260 j).

### - NOMBRE DE PHARES PERMIS EN GROUPES 4, 5 et 6 -

Le nombre de phares montés sur une voiture des groupes 4, 5 et 6 est libre mais pour les courses sur routes ouvertes, la voiture doit toujours être entièrement conforme au Code de la Route.

HT/RD

.../...

- DISTINCTION ENTRE SYSTEMES DE SUSPENSIONS INDEPENDANTES -

Il faut distinguer 4 systèmes de suspensions indépendantes :

- a) système Mc Pherson
- b) système indépendant à triangles (deux triangles ouverts superposés ou 1 triangle fermé et 1 triangle ouvert superposés)
- c) suspension indépendante à bras de guidage unique pour chaque roue ("trailing arm"), la caractéristique principale étant l'existence de deux joints universels dans l'axe d'entraînement (exemple susp. AR BMW 1600).
- d) suspension indépendante à axe oscillant avec les roues fixées sur l'axe d'entraînement ("swing-axle"). Exemple suspension AR Renault Dauphine.

- GROUPE 5 : VOITURES DE TOURISME SPECIALES -

Il est précisé que pour le groupe 5, les voitures des groupes 1 et 2 qui ne sont plus conformes aux nouvelles dimensions intérieures jouissent des mêmes libertés de modification que les voitures à quatre places réelles. Ces homologations sont cependant sujettes à certaines restrictions qui ont été énumérées dans le Bulletin Sportif n° 2 du 1er Juillet 1967.

\* \* \*

- ANNEXE "J" 1969 -

La C.S.I. a décidé que l'Annexe "J" au Code Sportif International ne subira aucun changement fondamental pour l'année prochaine. Cependant un nombre limité de modifications de détail est actuellement envisagé portant sur les points suivants :

- 1) réduction de 50 à 25 du nombre minimum exigé pour la production annuelle en groupe 4 : voitures de Sport
- 2) révision des poids minima imposés pour les voitures de Sport du groupe 4, et par conséquent pour les voitures de Sport-Prototype concourant pour le Championnat International des Marques
- 3) abandon des dimensions minimales du pare-brise et de la "hauteur protégée" pour les voitures Sport-Prototype (groupe 6)
- 4) abandon de l'obligation d'un coffre à bagages et de la roue de secours pour les voitures Sport-Prototype (groupe 6)

A la demande du, et en accord avec le B.P.I.C.A.  
(Bureau Permanent International des Constructeurs Automobiles)

.../... HT/RD

l'annonce détaillée des modifications dont il est question ci-dessus a été reportée au 1er Avril 1968, et figurera en conséquence dans le Bulletin du mois d'Avril.

\*

\* \* \*

- PUBLICITE SUR LES VOITURES -

Tous les Automobile-Clubs Nationaux sont invités à veiller à ce que les organisateurs d'épreuves internationales ou nationales à participation étrangère informent les concurrents étrangers invités et admis à leurs manifestations, soit et de préférence par une mention expresse figurant au règlement particulier, soit par tout autre moyen d'information parvenant en temps utile aux intéressés, des dispositions particulières régissant sur leur territoire national la publicité sur les véhicules, sur les conducteurs et sur le personnel de service placés sous la responsabilité desdits concurrents.

Si ces derniers, après avoir pris connaissance de ces dispositions particulières, sont dans le doute en ce qui concerne la publicité portée sur leurs véhicules ou par leur personnel, il leur appartient de notifier à l'organisateur, au moment où ils lui adressent leur engagement, la nature et la disposition exactes de leurs placards publicitaires.

Il appartient à chaque organisateur de décider s'il lui est possible ou non, compte tenu de la réglementation à laquelle il est soumis, d'accepter dans son épreuve la ou les voitures du concurrent, le ou les pilotes et le personnel de service constituant le support publicitaire tel qu'il lui a été décrit par le concurrent.

\*

\* \* \*

- TROPHEE D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE VOITURES FORMULE 2 -

Les dispositions complémentaires suivantes sont à ajouter à l'article 10 du Règlement qui a paru dans l'Annuaire Sportif de la F.I.A. pour 1968.

- 1). Si l'épreuve est organisée sous forme de course unique, la distance de celle-ci devra être d'au moins 200 et d'au plus 250 km.
- 2). Si l'épreuve est scindée en plusieurs manches, la distance sera d'au moins 200 et d'au plus 300 km. En outre aucune manche ne devra avoir moins de 50 km.
- 3). Si l'on fait deux manches seulement, chacune d'elles comptera pour le classement final lequel se fera, de préférence, par addition des places obtenues dans chaque manche, le départage des ex-aequo se faisant sur la base des temps.
- 4). Si l'on fait deux manches de qualification et une finale,

aucun concurrent ne sera tenu de prendre le départ plus de deux fois.

- 5). En outre, pour ne pas créer de problème particulier de ravitaillement en carburant, la longueur d'une course unique, ou d'une des manches d'une course en plusieurs parties devra être calculée en sorte que les voitures ne soient pas obligées de courir plus de 1h.30 minutes.
- 6). Dans le cas d'une course unique, ou d'une course en deux manches (l'une et l'autre comptant pour le classement final) il sera fait application de la règle F.I.A. selon laquelle ne sont classés que les concurrents ayant couvert au moins 90 % du nombre total de tours prévus pour la course.

Quand ces 90 % donnent un nombre à décimale, on négligera la décimale.

Dans le cas d'une épreuve en 2 manches de qualification (ou plus) et une finale, la règle des 90 % ne s'applique qu'à la finale.

En outre, cette règle ne joue que pour le classement ouvrant droit aux points pour l'attribution du Trophée d'Europe et non pour les prix en espèces prévus pour chaque course en particulier.

- DISPOSITIONS FINANCIERES -

Les Clubs organisateurs des épreuves qualificatives ont adopté d'un commun accord les dispositions financières suivantes :

- Dans chaque épreuve qualificative, les prix seront les suivants, pour tous les concurrents classés sans distinction quelconque entre conducteurs catégorie A (liste de notoriété de la C.S.I.) et conducteurs catégorie B (prix en francs français).

1er 3 500 Frs	3ème 1 500 Frs
2ème 2 500 Frs	4ème 750 Frs

- Dans chaque épreuve, il y aura en outre un classement particulier des conducteurs B avec prix en espèces. Participera à ce classement tout conducteur qui aura couvert au moins 1/3 du nombre de tours de l'épreuve (de la course unique de chacune des 2 manches pour une épreuve divisée en 2, ou de la finale pour une épreuve en 2 manches et une finale). Si le tiers du nombre de tours donne un chiffre à décimale, celle-ci sera négligée.

Ces prix en espèces seront les suivants :

.../... HT/RD

1er	7 000 Frs	8ème	2 800 Frs	15ème	1 600 Frs
2ème	5 500 Frs	9ème	2 600 Frs	16ème	1 500 Frs
3ème	4 700 Frs	10ème	2 400 Frs	17ème	1 400 Frs
4ème	4 000 Frs	11ème	2 200 Frs	18ème	1 300 Frs
5ème	3 500 Frs	12ème	2 000 Frs	19ème	1 200 Frs
6ème	3 200 Frs	13ème	1 800 Frs	20ème	-(et suivants) 1 100 Frs
7ème	3 000 Frs	14ème	1 700 Frs		

En outre, tout conducteur catégorie B n'ayant pas accompli le 1/3 de la course mais dont la voiture a franchi la ligne de départ, recevra 1 000 Frs.

Dans le cas particulier d'une épreuve courue en 2 manches (ou plus) et une finale, tout conducteur ayant terminé une manche mais sans parvenir à se qualifier recevra 500 Francs.

Enfin dans le cas d'une épreuve courue en deux parties, les prix en espèces seront divisés et attribués au prorata de la longueur de chaque partie suivant la place obtenue par chaque conducteur dans l'une et l'autre partie ou dans l'une seulement s'il ne s'est classé qu'une seule fois. Par exemple, si les deux parties sont égales, un conducteur 1er dans la première manche et 10ème dans la seconde recevra  $\frac{7000}{2} + \frac{2400}{2} = 4700$  Frs. S'il est 5ème dans la 1ère manche et ne termine pas la seconde il recevra  $\frac{3500}{2} = 1750$  Frs. Mais pour les points à valoir pour le Trophée final, seul sera retenu un classement général pour les 2 manches ensemble.

#### - FRAIS DE DEPLACEMENT POUR LES CONDUCTEURS B -

Les frais de déplacement seront calculés sur la base suivante :

Distance à vol d'oiseau du point de départ au circuit

Jusqu'à 100 km	300 Frs
De 100 à 300 km	500 Frs
De 300 à 600 km	700 Frs
De 600 à 1000 km	1000 Frs
Passage maritime international	550 Frs

\* \* \*

#### - NOUVELLES DU KARTING -

Kart-Club de Suisse :

Monsieur Charles DEFRENCESCO, Président fondateur du

Kart-Club de Suisse, vient de démissionner de ce poste où il est remplacé par Monsieur Hervé PERRENOUD.

Monsieur DEFRENCESCO a été porté à la Présidence d'Honneur du Kart-Club de Suisse et conserve son mandat de délégué helvétique à la Commission Internationale du Karting.

Nécrologie :

Le 15 Février 1968 est mort à son domicile Monsieur François BERTEAUX, Vice-Président de la C.I.K. Monsieur Berteaux avait été à l'origine du mouvement "Karting" français, et en était resté le principal animateur. Secrétaire Général du Comité National de Karting depuis 1960, il était membre, depuis sa fondation (1962), de la Commission Internationale du Karting, comme délégué suppléant de la France (1962), puis comme délégué titulaire (1965). Cette Commission à laquelle il apporta une collaboration active et éclairée, et où il ne comptait que des amis, l'avait élu Vice-Président depuis 1965.

Monsieur Berteaux était en outre Secrétaire Général de la Fédération Française du Sport Automobile. Il avait été un fervent pratiquant du sport automobile et participa notamment dans les années 1953-54 au Rallye de Monte-Carlo et à la célèbre Course des Mille Milles.

François Berteaux était en effet un sportif authentique, un homme aux manières simples et directes, ennemi de toutes compromissions et d'une probité rigide. Débordant d'activités diverses, il avait réussi cependant à consacrer le meilleur de lui-même au sport Karting, où sa disparition va causer un grand vide, tant sur le plan national qu'international.

De très nombreux témoignages de sympathie ont été reçus au Secrétariat de la C.I.K. en provenance de tous les amis étrangers de François Berteaux. Nous adressons à Madame Berteaux et ses cinq enfants nos très sincères condoléances.

\*  
\* \* \*

- HOMOLOGATION DE LA LOLA T 70 -

L'homologation par la F.I.A. du modèle ci-dessus mentionné en groupe 4 (Voitures de Sport) à compter du 1er Février 1968 a provoqué certains commentaires qui révèlent une méconnaissance des dispositions précises de l'Annexe "J".

En effet, pour le groupe 4 dont les voitures sont conçues principalement pour la compétition automobile, l'Annexe "J" spécifie que la série de voitures constituant la production

.../... HT/RD

peut différer sur des points de détail et que le caractère "identique" de la série minimale concerne uniquement la ligne générale de la carrosserie, les matériaux de construction, la forme des ailes, des capots moteur et coffre et le nombre de portes. Certaines modifications nécessaires pour adapter la voiture à ses différents usages sont autorisées, y compris l'existence simultanée d'une carrosserie ouverte et conduite intérieure. Sont exigées cependant pour la série minimale les caractéristiques suivantes : mêmes empattement, voies AV et AR, type de suspension et de freinage. Dans le compartiment moteur, la conception du moteur et des autres éléments de base doit être identique.

La production en série de la LOLA T 70 répond parfaitement à ces exigences, à l'exception de la cylindrée-moteur. Cependant en raison de l'introduction des limitations de cylindrées de 3 et 5 litres pour le Championnat des Marques, la F.I.A. a fait une dérogation sur ce point particulier, tout comme il fut fait précédemment, lorsque la F.I.A. fut amenée à modifier la limite des classes de cylindrées de l'Annexe "J". En d'autres termes, pour ne pas pénaliser un constructeur qui aurait entrepris la fabrication en série d'un nouveau modèle avant la décision de la F.I.A. limitant à 5000 cm<sup>3</sup> la cylindrée des voitures de Sport pour le Championnat des Marques, il lui a été tenu compte de son effort précédent pour la poursuite de sa fabrication avec un moteur d'une cylindrée réduite - laquelle a été obtenue par le seul remplacement du vilebrequin et des bielles par d'autres (ceux de la Chevrolet Camaro 5 litres) ce qui ne modifie évidemment pas la conception générale du moteur.

Le modèle en question, conforme à sa fiche d'homologation, est du reste en vente courante non seulement dans son pays d'origine, mais dans plusieurs pays étrangers (Allemagne, Etats-Unis, France, Suède, Suisse, etc...) ce qui ne serait évidemment pas le cas pour un simple prototype fabriqué en nombre d'exemplaires très limité.

La vérification de la production minimale, en tenant compte de la dérogation ci-dessus mentionnée, a dûment été effectuée à l'usine à la fin de Janvier 1968.

\*

\*

\*

HT/RD

.../...

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 9 - MARCH 1968

C O N T E N T S

- Interpretation of Appendix "J".
- 1969 Appendix "J".
- Advertising on Cars.
- European Trophy for F 2 Drivers.
- News on Karting.
- Recognition of the Lola T 70.
- Additional Recognition List.
- 1968 International Sporting Calendar.
- 1968 International Karting Calendar.

\*  
\* \*

- INTERPRETATION OF APPENDIX "J" -

Art. 260 i) - CARBURETTORS

It is specified that the make of the carburettor replacing the original one is free ; even a one-off sample is acceptable. Nevertheless, it must always be completely interchangeable with the original one without adaptation works on the inlet manifold and on the attachment parts being necessary.

This principle of interchangeability is also applicable to Art. 275 g) and 260 j).

NUMBER OF HEADLAMPS ALLOWED IN GROUPS 4, 5 and 6

The number of headlamps fitted on a car of Group 4, 5 or 6 is free but for races on open roads the car must always comply entirely with the police regulations in force.

DISTINCTION BETWEEN INDEPENDENT SUSPENSION SYSTEMS

4 systems of independent suspension must be distinguished :

.../...

HT/MG

- a) McPherson's system ;
- b) independent system by wishbones (two superposed open triangles or 1 closed and 1 open superposed triangles) ;
- c) independent suspension by one trailing arm for each wheel, the main characteristic being two universal joints in the driving axles(i.e. rear suspension of the B.M.W. 1600) ;
- d) independent suspension by swing axles, the wheels being fixed on the driving axle, i.e. : rear suspension of the Renault Dauphine.

GROUP 5 : SPECIAL TOURING CARS

It is specified that cars of Groups 1 and 2 which are no longer in compliance with the new internal dimensions enjoy the same freedom as regard modifications as the real four-seater cars. These recognitions are nevertheless subject to certain conditions which have been listed in the Motor Sport Bulletin n° 2 of 1st July, 1967.

\*  
\* \* \*

- 1969 APPENDIX "J" -

The C.S.I. has decided that for next year the Appendix "J" to the International Sporting Code will not be fundamentally altered. Nevertheless, a limited number of detail modifications are being considered at present concerning the following points :

- 1.- Reduction from 50 to 25 of the minimum number required for the yearly production in Group 4 (Sportscars).
- 2.- Revision of the compulsory minimum weights for Sportscars of Group 4 and therefore for Prototype-Sportscars competing for the International Championship of Makes.
- 3.- Suppression of the windscreen minimum dimensions and of the "protected height" for Prototype-Sportscars (Group 6)
- 4.- Suppression of the compulsory luggage compartment and spare wheel for Prototype-Sportscars (Group 6).

On request of and in agreement with the B.P.I.C.A. (Bureau Permanent International des Constructeurs Automobiles) the final announcement of the above-mentioned modifications has been postponed to 1st April, 1968 and will therefore be included in the April Bulletin.

\*  
\* \* \*

.../...

- ADVERTISING ON CARS -

All National Automobile-Clubs are requested to ascertain that the promoters of international or national open events notify the competitors invited and admitted to their events, either and preferably by means of the supplementary regulations, or through any other means of information liable to reach in time all those concerned, of the particular national provisions concerning advertising on cars, drivers and service staff placed under the entrant's responsibility.

If these, after becoming acquainted with these specific provisions, have any doubt as regards the advertisements carried by their vehicles or their staff, it is up to them to notify the promoter, when they send in their entry form, of the exact type and location of their advertisements.

It will be up to the promoter to decide whether, according to the national regulations he must comply with, he may or not accept the competitor's car(s), driver(s) and service staff displaying the advertisements in the way described by the competitor.

\*  
\* \* \*

- EUROPEAN TROPHY FOR F2 DRIVERS -

The following supplementary provisions must be appended to article 10 of the Regulations issued in the 1968 Sporting Yearbook :

- 1.- If the event is organized as a single race, the distance of it will have to be at least 200 and at most 250 kms.
- 2.- If the event is run in several heats, the distance will have to be at least 200 and at most 300 kms. Besides no heat will have a distance of less than 50 kms.
- 3.- If there are only two heats, each of them will count for the final classification which will be drawn up by addition of the placings obtained in each of the heats, the time basis being used for deciding between ties.
- 4.- If there are two qualifying heats and a final, no competitor may be compelled to take more than two starts.
- 5.- Moreover, in order to avoid raising refuelling problems, the length of a single race, or of one of the heats of a race in several parts, must be so calculated that the cars will not have to run for more than one hour and 30 minutes.

.../...

HT/MG

6.- In case of a single race, or of a two-heats race (each counting for the final classification), the F.I.A. rule, according to which will only be classified the drivers having covered at least 90% of the number of laps considered for the race, will be applied. When these 90% give a number with decimals, the decimals will be disregarded.

In case of an event with two qualifying heats (or more) and a final, the 90% rule will only be applied to the final heat. Moreover, this rule applies only for classification leading to the granting of points for the awarding of the European Trophy and not to the cash prizes provided for each event in particular.

#### FINANCIAL ARRANGEMENTS

The Clubs promoting qualifying events have commonly agreed upon the following financial arrangements :

For each qualifying event, the prizes will be as follows, for all classified drivers without any distinction between category A drivers (CSI's list of famous drivers) and category B drivers : (Prizes in French francs)

1st : 3,500 frs	3rd : 1,500 frs
2nd : 2,500 frs	4th : 750 frs

Besides, for each event, there will be a particular classification for B drivers, with cash prizes. Any driver having covered at least 1/3rd of the number of laps of the event (of the single race, of each of the heats for a two-heats race, of the final for an event with two heats and a final) will participate in this classification. If 1/3rd of the number of laps gives a number with decimals, the decimals will be disregarded.

These cash prizes will be as follows :

1st : 7,000 frs	8th : 2,800 frs	15th : 1,600 frs
2nd : 5,500 frs	9th : 2,600 frs	16th : 1,500 frs
3rd : 4,700 frs	10th : 2,400 frs	17th : 1,400 frs
4th : 4,000 frs	11th : 2,200 frs	18th : 1,300 frs
5th : 3,500 frs	12th : 2,000 frs	19th : 1,200 frs
6th : 3,200 frs	13th : 1,800 frs	20th &
7th : 3,000 frs	14th : 1,700 frs	onwards <sup>1</sup> ,100 frs

.../...

Besides, any category B driver having not covered 1/3rd of the race, but whose car has passed the starting line will receive 1,000 frs.

In the specific case of an event run in two heats (or more) and a final, any driver having completed a heat without succeeding in being classified will receive 500 frs.

In the case of an event run in two parts, the cash prizes will be divided and granted according to the length of each part according to the placings obtained by each driver in both parts, or in only one part if he has been classified only once. For example, if the two parts are equal, a driver classified 1st in the first heat and 10th in the second will receive :  $(7,000 : 2) + (2,400 : 2) = 4,700$  frs. If he is 5th in the 1st heat and does not complete the second, he will receive  $3,500 : 2 = 1,750$  frs. But for the number of points for the final Trophy only a general classification for the two heats together will be retained.

#### TRAVEL EXPENSES FOR THE B DRIVERS

The travel expenses will be calculated on the following basis :

(straight distance between the starting point and the circuit)

Up to 100 kms .....	300 frs.
From 100 to 300 kms .....	500 frs.
From 300 to 600 kms .....	700 frs.
From 600 to 1000 kms .....	1,000 frs.
International sea crossing	550 frs.

\*  
\* \* \*

#### - NEWS ON KARTING -

##### Kart-Club de Suisse

Mr. Charles Defrancesco, President and founder of the Kart-Club de Suisse, has just resigned his post, where Mr. Hervé Perrenoud replaces him.

Mr. Defrancesco has been elected Honorary President of the K.C. de Suisse and remains Swiss delegate to the International Karting Commission.

##### Obituary notice

.... / ...

HT/MG

On 15th February 1968, Mr. François Berteaux, Vice-President of the C.I.K., died at his home. Mr. Berteaux was at the start of the French "Karting" movement and had remained its main animator. General Secretary of the National Karting Committee since 1960, he was a member, since its creation (1962), of the International Karting Commission, as substitute delegate for France (1962), then as titular delegate (1965). This Commission to which he collaborated in an active and well-informed way and where he only had friends, had elected him as Vice-President since 1965.

Mr. Berteaux was also General Secretary of the Fédération Française du Sport Automobile. He was an enthusiast motor sportsman and had taken part, in the years 1953-1954, in the Monte-Carlo Rally and the famous Mille Miglia race.

François Berteaux was a true sportsman, a man of simple and straightforward manners and of strict integrity. Although engaged in a great amount of various activities, he had kept the best of himself for Karting, where he will be considerably missed, as well at the national as at the international level.

The C.I.K. Secretariat has been receiving a great number of messages of sympathy from the many foreign friends of François Berteaux. We would like Madame Berteaux and her children to know how deeply we are sharing her grief.

\*  
\* \*

- RECOGNITION OF THE LOLA T 70 -

The recognition by the F.I.A. of the above-mentioned model in group 4 (Sportscars) as from 1st February 1968 has produced a number of comments which seem to arise from ignorance of the precise requirements of Appendix "J".

In fact, for cars of Group 4 which are mainly designed for competition purposes, Appendix "J" specifies that the series of cars which constitute the minimum production may be different in detail and that the "identical" characteristics of the minimum series only concern the general coachwork line, the materials of construction, the shape of the wings, the engine and luggage bonnet and the number of doors. Some modifications made necessary for the different uses of the car are allowed, and this covers the change between open and closed versions. Nevertheless, for the minimum series, the following characteristics are required : same wheelbase, front and rear track, type of suspension and

.../...

braking system. In the engine compartment, the basic design of the engine and other major elements must be identical.

The series production of the LOLA T 70 perfectly complies with these requirements, except for the cylinder-capacity. However, on account of the introduction of a 3 and 5 litres limitation for the Championship of Makes, the F.I.A. granted a waiver on this specific point, as was done previously when the F.I.A. was led to change the division in cylinder-capacities classes of Appendix "J". In other words, to avoid penalizing a manufacturer who would have undertaken the series production of a new model before the F.I.A.'s decision of limiting the cylinder-capacity of Sportscars to 5000 c.c. for the Championship of Makes, the F.I.A. took into account the effort of the manufacturer which preceded the continuation of his production with an engine of reduced cylinder-capacity - this, as a matter of fact, was obtained by the mere replacing of the crankshaft and connecting rods by others (those of the Chevrolet Camaro 5 litres) which does not modify in the least the basic design of the engine.

Moreover, the model concerned, in compliance with its recognition form, is sold not only in its country of origin, but in several other countries (Germany, United States, France, Sweden, Switzerland, etc..) which would obviously not be the case for a genuine Prototype-Sportscar manufactured in a very limited number.

The checking of the minimum production, the above-mentioned waiver being taken into account, was carried out at the works at the end of January 1968.

\*  
\* \* \*

.../...

HT/MG

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

\*\*\*\*\*

MODIFICATIONS & ADDITIONS A LA LISTE GENERALE 1968

=====

LISTE ADDITIONNELLE 1968/4

- HOMOLOGATIONS VALABLES A PARTIR DU 1er MARS 1968 -

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE -

ALLEMAGNE OUEST

OPEL	5209	Rallye Kadett LS (1897)
	5210	Rallye Kadett LS (1078)

GRANDE-BRETAGNE

FORD	5211	Escort GT (1297)
VAUXHALL	5212	Victor (1599)

GROUPE II - VOITURES DE TOURISME -

ALLEMAGNE OUEST

BMW	1516	2002 (1990)
-----	------	-------------

ARGENTINE

KAISER	1520	Torino 380 W (3770)
KAISER	1521	Torino 300 S (2966)
PEUGEOT	1522	404 (1618) (remplacement de l'ancienne fiche. Annulation de l'homologation n° 1335)

GRANDE-BRETAGNE

AUSTIN/MORRIS COOPER	1515	Mini Cooper "S" 1000 (970) (remplacement de l'ancienne fiche d'homologation. Annulation de l'homologation n° 1299)
ROVER	1517	3.5 litre (3531)

.../...

HT/MG

SUNBEAM 1518 Rapier (1724)

PAYS-BAS

DAF 1519 55 (1108)

GROUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME -

ETATS-UNIS

CHEVROLET 586 Corvette 837 (5359)  
(Cette homologation remplace et annule les Nos 80, 150 et 187 du Groupe IV - Voitures de Sport).

GRANDE-BRETAGNE

FORD 588 Escort Twin Cam (1558)

ITALIE

ISO 587 Iso Rivolta 300 Coupé (5338)

GROUPE IV - VOITURES DE SPORT -

GRANDE-BRETAGNE

MARCOS 242 Mini Maroos GT 1300 (1275)

ITALIE

ABARTH 241 Fiat Abarth 1000 SP (982)

SUEDE

SAAB 243 Sonett V4 (1498)

N.B. - Le numéro d'homologation du modèle LOLA T 70 - MK III, annoncé dans le Bulletin Sportif N° 8 est 240.

- EXTENSIONS D'HOMOLOGATION -

V = Variante

E = Evolution normale du type

.../...

N.B. - Le premier numéro qui suit le numéro d'homologation de base indique la totalité des extensions d'homologation existant pour le modèle considéré. Le deuxième numéro accompagné de la lettre V ou E indique le nombre de variantes ou évolutions.

The first number following the basic recognition number indicates the total of amendments existing for the model considered. The second number accompanied by the letter V or E indicates the number of existing "Variants" or "Evolutions".

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE -

ALLEMAGNE OUEST

BMW	5117 10/2E	1600 - 2 (1573) - poids de la voiture
	5117 11/9V	1600 - 2 (1573) - réservoir d'essence (*) - sièges (*) - roues (*) - direction (*) - stabilisateur (*) - pompe à essence (*) - boîte à 5 vitesses (*) - arbre d'entraînement (*) - différentiel à action limitée (*)
	5117 12/10V	1600 - 2 (1573) - rapport pont AR (*)
	5001 4/2V	1800 TI (1773) - rapport pont AR (*)
	5141 4/2V	2000 TI (1990) - rapport pont AR (*)
	5120 4/2V	2000 (1990) - rapport pont AR (*)
	5144 1/1V	2000 CS (1990) - rapport pont AR (*)
OPEL	5210 1/1V	Rallye Kadett LS (1078) - réservoir essence (*) - rapport pont AR (*) - tôle de protection (*)

.../...

(\*) les variantes marquées d'un astérisque ne sont pas valables lorsque la voiture est engagée dans le Groupe 1 (Tourisme de série).

OPEL (suite)	5145	6/2V	Rallye Kadett (1078). - rapport pont AR (*)
	5209	1/1V	Rallye Kadett LS (1897) - rapport pont AR (*) - différentiel à action limitée (*)
	5121	3/2V	Rekord 1700/1900/1900 S - rapport pont AR (*)
	5121	4/3V	Rekord 1700/1900/1900 S - différentiel à action limitée (*)
	5169	2/1V	Rekord Coupé (1698 ou 1897) - différentiel à action limitée (*)

FRANCE

PEUGEOT	5082	4/1V	404 D (1948) - rapport de pont AR
	5039	5/2V	404 Carburateur (1618) - rapport de pont AR
	5041	5/1V	404 Injection (1618) - rapport de pont AR
	5182	1/1V	404/8 (1468) - rapport de pont AR
RENAULT	5175	3/3V	R8 Gordini (1255) - tôle de protection (*)
SIMCA	5183	1/1V	1100 Type DB (1118) - carrosserie 2 portes

GRANDE-BRETAGNE

AUSTIN	5021	3/2V	1800 (1798) - suspension AV/AR (*)
	5021	4/3V	1800 (1798) - stabilisateur moteur (*)
AUSTIN MORRIS COOPER	5013	2/1V	Mini Cooper (998) - extension ailes (*) - réservoir essence (*)

.../...

(\*) Les variantes marquées d'un astérisque ne sont pas valables lorsque la voiture est engagée dans le Groupe 1 (Tourisme de série).

AUSTIN MORRIS COOPER (suite)	5028	7/5V	Mini Cooper "S" (1275) - extensions ailes (*) - roues 5 1/2 pouces (*)
	5028	8/3E	Mini Cooper "S" (1275) - tubulure admission
MORRIS	5162	1/1V	1800 (1798) - suspension AV/AR (*)
	5162	2/2V	1800 (1798) - stabilisateur moteur (*)
VAUXHALL	5186	1/1V	Victor 2000 (1975) - carrosserie standard
	5186	2/2V	Victor 2000 (1975) - poids du véhicule

#### ITALIE

ALFA ROMEO	5148	6/4V	GT 1300 Junior (1290) - extension ailes AR (*)
INNOCENTI	5103	2/1E	Mini Minor (848) - changement des vitesses - direction - freins

#### SUEDE

SAAB	5125	6/5V	Sedan V4 (1498) - tubulure d'admission (*)
------	------	------	---

### GROUPE II - VOITURES DE TOURISME -

#### ALLEMAGNE OUEST

BMW	1515	1/1V	2002 (1990) - réservoir essence - extensions ailes AV/AR - sièges - tôle de protection - roues 5, 5 1/2 et 7 pouces - direction - bras de suspension AV - bras de suspension AR - freins à disque ventilés
-----	------	------	---

.../...

(\*) Les variantes marquées d'un astérisque ne sont pas valables lorsque la voiture est engagée dans le Groupe 1 (Tourisme de Série).

BMW 1515 1/1V (suite)		- servo-frein - radiateur 9 litres
1499	1/1V	1600 TI (1573) - voie AV/AR - réservoir essence - extensions ailes - arceau de sécurité - roues 7 pouces - radiateur 9 litres - emplacement batterie
1499	2/2V	1600 TI (1573) - rapport pont AR
1499	3/3V	1600 TI (1573) - tôle de protection - roues 5 et 5 1/2 pouces - bras de suspension AR - stabilisateur - servo-frein - arbre de transmission
1499	4/4V	1600 TI (1573) - roues 5 1/2 pouces acier - voie AV/AR

GRANDE-BRETAGNE

AUSTIN MORRIS COOPER	1515	1/1E	Mini Cooper "S" 1000 (970) - suspension hydrolastique
	1515	2/2E	Mini Cooper "S" 1000 (970) - ventilation carter d'huile - radiateur d'huile
	1515	3/3E	Mini Cooper "S" 1000 (970) - errata
	1515	4/1V	Mini Cooper "S" 1000 (970) - différentiel renforcé - volant moteur
	1515	5/2V	Mini Cooper "S" 1000 (970) - ventilateur
	1515	6/3V	Mini Cooper "S" 1000 (970) - tôle de protection
	1515	7/4V	Mini Cooper "S" 1000 (970) - extensions aux ailes
	1515	8/5V	Mini Cooper "S" 1000 (970) - roues

.../...

HT/MG

SUNBEAM 1518 1/1V Rapier (1724)  
- boîte automatique  
- rapport pont AR  
- poids du véhicule

GROUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME -

ETATS-UNIS

CHEVROLET 583 1/1V Corvette Sting Ray (6997)  
- carrosserie fermée

FRANCE

ALPINE 585 1/1V A 110 - 1300 (1293)  
- errata  
- radiateur AV

GRANDE-BRETAGNE

HILLMAN 526 9/1E Imp/Chamois 998 (998)  
- voie AV

ITALIE

ISO 587 1/1V Iso Rivolta 300 Coupé (5358)  
- carburation  
- tubulure d'admission

\*  
\* \*

.../...

/MG

1st March 1968

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1968

CIRCULAIRE ADDITIONNELLE N° 3

N.B. - La présentation des circulaires additionnelles sera désormais la même que celle du Calendrier Sportif International, tel qu'il est donné dans l'Annuaire Sportif 1968.  
From now on, the lay-out of the additional circulars will be the same as for the International Sporting Calendar such as it is presented in the 1968 Sporting Yearbook.

CATEGORIE I - Epreuves de vitesse internationales

CATEGORIE R - Epreuves de régularité internationales

CATEGORIE N - Epreuves nationales à participation étrangère autorisée.

Date	Pays	Catégorie	Nom de la course	Observations
2/3 Mars	AUTRICHE	R	Rallye de Styrie	Nouvelle date : 8-9 Juin
3 Mars	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription : Org. RACE
17 Mars	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription : Org. RACE
19 Mars	ITALIE	N	Course à Vallelunga	Nelle inscription : Arg. A.C. Roma
19 Mars	ITALIE	I	Grand Prix de Syracuse (2)	Nelle date : 8 décembre
22 Mars	ETATS-UNIS	I	Course de vitesse à Sebring (T, C-1300)	Nelle inscription : Organisateur SCCA
24 Mars	FRANCE	N	Coupes d'Albi	L'adresse exacte de l'organisateur est : ASA d'Albi, Palais de la Berbie, Place de la Cathédrale, Albi.
30/31 Mars	FRANCE	R	Rallye des Vosges	Nelle inscription : Org. ASAC d'Alsace, 5 Av. de la Paix, Strasbourg
31 Mars	ETATS-UNIS	N	Stardust 150 (C)	Nelle inscription : Org. USAC
7 Avril	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription : Org. RACE

.../...

12/15	Avril	GDE-BRETAGNE (Singapour)	N	Grand Prix de Singapour	Nelle inscription
20/21	Avril	FRANCE	R	Rallye de Haute Normandie	Nelle inscription. Org. ASA de l'ACO
21	Avril	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
27	Avril	ETATS-UNIS	N	Course à Riverside (C-2)	Nelle inscription. Org. SCCA
24/26	Mai	MAROC	R	Rallye du Maroc	Nelle inscription
2	Juin	LUXEMBOURG	N	Slalom d'Ettelbruck	Nelle inscription. Org. Ecurie du Nrd, Hotel Steicben, Ettelbruck
2	Juin	ITALIE	N	Course à Vallelunga	Nelle inscription. Org. Motor Club de Vallelunga
8-9	Juin	AUTRICHE	R	Rallye de Bergland	Epreuve annulée
15/16	Juin	FRANCE	R	Rallye des Roses	Nelle inscription. Org. ASAC Antibes, 12 Pl. de Gaulle, Antibes
15	Juin	GDE-BRETAGNE	N	Course de côte à Carse Hill, Doune	Nelle Inscription. Org. Lothian Car Club
23	Juin	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
30	Juin	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
6-7	Juillet	FRANCE	I	Grand Prix de l'A.C.F. (1)	Nelle dénomination : Grand Prix de France (1) - Organisateur : FFSA, 136 rue de Longchamp, Paris 16ème et ASAC Normand, 40 rue du Général Giraud, 76 Rouen.
7	Juillet	FRANCE	N	Course de côte du Mont Faron	Nelle inscription. Org. ASA Varoise, 48 Cours Lafayette, 83 Toulon.
7	Juillet	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
14	Juillet	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
20	Juillet	CANADA	N	Course à Mosport (Stockcar)	Nelle inscription
21	Juillet	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE

.../...

28	Juillet	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
4	Août	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
11	Août	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
18	Août	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
25	Août	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription. Org. RACE
8	Septembre	FRANCE	N	Course de côte à Bagnères de Bigorre	Nelle inscription. Org. ASAC Armanac-Bigorre, Nogarc.
15	Septembre	ITALIE	N	Course à Vallelunga (3)	Nelle inscription. Org. M.C. de Vallelunga
4-7	Octobre	PORTUGAL	R	Epreuve de régularité	Nelle date : 24-27 Octobre Dénomination : Rallye du groupe culturel et sportif du TAP
6	Octobre	ALLEMAGNE Féd.	N	Course de côte de Sauerland	L'adresse exacte de l'organisateur est : MSC Oberruhr, 5781 Gevelinghausen, Schloss, Gevelinghausen
6	Octobre	ETATS-UNIS	N	Course au Michigan Speedway, Irish Hills (C)	Nelle inscription. Org. USAC
6	Octobre	AUTRICHE	I	Prix du Tyrol	Nelle date : 13 Octobre
6	Octobre	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription : Org. RACE
13	Octobre	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription : Org. RACE
13	Octobre	AUTRICHE	I	Course s/ l'aérodrome d'Aspern	Nelle date : 6 Octobre
20	Octobre	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription : Org. RACE
20	Octobre	GDE-BRETAGNE	I	Course à Thruxton	Cette course aura lieu à Brands Hatch
20	Octobre	GDE-BRETAGNE	N	Course à Brands Hatch	Epreuve annulée.
27	Octobre	ESPAGNE	N	Course à Jarama (3)	Nelle inscription : Org. RACE

=====

/MG

Paris le 1er Mars 1968

CALENDRIER INTERNATIONAL DE KARTING 1968

---

Circulaire additionnelle N° 2

AVRIL

7 FRANCE Prix de la Foire des Vins Nelle date : 31 Mars  
(Brignoles)

MAI

12 ALLEMAGNE Ouest Course à Braunschweig Nelle date : 28 Juillet

26 FRANCE Six Heures de Carpentras Nelle inscription.  
Org. K.C. Carpentras,  
Madame Roche  
Route d'Orange  
84 - CARPENTRAS

JUIN

9 FRANCE Grand Prix du Corse Nelle inscription.  
(Pertuis) Org. K.C. Pertuis  
Monsieur Clément  
Agence Citroën  
84 - PERTUIS

---