

# FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8 PLACE DE LA CONCORDE . PARIS

BULLETIN-SPORTIF

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 19 - Janvier/January 1969

## S O M M A I R E

- Activités de la C.S.I. - Réunion du Comité Directeur du 20 Décembre 1968.
- Liste additionnelle d'homologation 1969/1.
- Résultats des Championnats F.I.A. 1968.
- Calendrier Sportif International 1969.

\*  
\* \*

### ACTIVITES DE LA C.S.I. - REUNION DU COMITE DIRECTEUR DU 20 DECEMBRE 1968 -

Le Comité Directeur de la Commission Sportive Internationale s'est réuni le 20 Décembre 1968 à Paris, sous la Présidence de Monsieur Maurice BAUMGARTNER.

### REVISION DE LA FORMULE 3

En vertu du mandat qui lui a été donné par la Commission Sportive Internationale, le Comité décide que la Formule de Course Internationale n° 3 aura les caractéristiques suivantes :

#### Formule Internationale N° 3 -

Validité : du 1er Janvier 1971 au 31 Décembre 1974

Moteur à pistons alternatifs seulement.

Cylindrée maximale : 1 600 cm<sup>3</sup>

La cylindrée maximale pourra être obtenue par accroissement ou réduction soit de l'alésage, soit de la course, soit de ces deux dimensions.

.../...

Nombre maximal de cylindres : 4

Le bloc-moteur et la culasse, usinage terminé, doivent être ceux d'un moteur de voiture fabriquée en série à raison d'au moins 5 000 exemplaires en 12 mois consécutifs d'un modèle homologué par la FIA.

Le bloc-moteur et la culasse d'origine pourront être modifiés librement par retrait de matière à l'exclusion de toute adjonction de matière.

Le type de paliers de vilebrequin ne pourra pas être modifié, (est interdit par conséquent le remplacement d'un roulement lisse par un roulement à éléments mobiles).

Le système d'alimentation est libre, mais il doit être obligatoirement muni d'une bride délimitant un orifice cylindrique d'un diamètre de 20 mm sur une longueur de 3 mm dont les génératrices sont perpendiculaires aux faces du diaphragme. Par cette bride devra obligatoirement passer la totalité d'air alimentant le moteur.

Aucun système de suralimentation n'est autorisé même s'il en existait un monté en série sur le moteur d'origine.

Les autres organes d'origine du moteur pourront être remplacés ou modifiés librement.

#### Autres éléments mécaniques

La boîte de vitesses et le différentiel devront être ceux d'une voiture fabriquée en raison d'au moins 5 000 exemplaires en 12 mois consécutifs, d'un modèle homologué par la FIA mais ils ne devront pas nécessairement être ceux du modèle dont provient le moteur. La boîte de vitesses ne devra pas comporter plus de cinq rapports de marche AV, plus une marche AR.

Toute liberté est laissée en ce qui concerne l'échelonnement des rapports et du différentiel. Un système d'auto-blocage est autorisé.

Dimensions : Empattement minimal ..... 200 cm  
Voie minimale ..... 120 cm

Poids minimal, sans lest : 440 kg (y compris 30 kg prévus pour les mesures de sécurité annoncées au 1er Janvier 1969).

Certificat d'origine, etc. texte inchangé

N.B. : La CSI se réserve le droit, à la suite des expériences pratiques obtenues avec cette nouvelle Formule 3, de modifier les dimensions de la bride d'étranglement avec un préavis inférieur aux deux ans réglementaires.

.../... HT/RD

Elle se réserve également le droit d'édicter éventuellement toute prescription résultant des conclusions de l'étude actuellement entreprise en collaboration avec le BPICA concernant les ailerons et la largeur des pneumatiques utilisés, ainsi que les mesures de sécurité affectant la construction des voitures. Dans ce cas le préavis sera établi chaque fois en commun accord avec le BPICA.

#### REVISION DU GROUPE 2 (VOITURES DE TOURISME)

En vertu du même mandat, le Comité décide également d'approuver le projet de révision du Groupe 2 (Voitures de Tourisme) qui lui a été soumis par la Sous-Commission des Homologations et de l'Annexe J.

Les spécifications de ce nouveau groupe 2, applicables à partir du 1.1.1970 sont données ci-après.

Le Comité considère en outre que l'existence du groupe 5 (voitures de tourisme spéciales) sous sa forme actuelle est rendu inutile par l'introduction du groupe 2 révisé et par conséquent décide de le supprimer à partir du 1er Janvier 1970.

#### Groupe 2 - Voitures de Tourisme

Nouveau texte (applicable à partir du 1er Janvier 1970)

Art. 258 - Définition :

texte inchangé.

Art. 259 - Fabrication minimale et nombre de places :

texte inchangé.

Art. 260 - Modifications et adjonctions autorisées :

toutes celles autorisées pour les voitures du groupe 1 ainsi que les suivantes :

a) Modifications des pièces mécaniques d'origine :

Les pièces mécaniques d'origine, à l'exception de celles pour lesquelles le présent article prévoit une liberté de changement, peuvent faire l'objet de toutes les opérations de mise au point par finissage ou grattage, mais non de remplacement. En d'autres termes, sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce de série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, ajustée, réduite ou changée de forme par usinage, à l'exclusion de toute adjonction de matière, de toute extension mécanique ou de tout traitement entraînant la modification des caractéristiques de la structure moléculaire ou de la surface du métal.

b) Moteur - Culasses et soupapes :

Outre les travaux qui peuvent être effectués sur la culasse comme spécifié au paragraphe a) toute liberté est laissée pour les soupapes, les guides de soupapes et les sièges de soupapes.

Le nombre de soupapes par cylindre ne peut pas être modifié.

c) Moteur - Système d'alimentation et ses éléments :

Le système d'alimentation est libre. Cependant l'injection directe ne pourra être utilisée que sur un moteur pour lequel le montage d'un système d'injection directe est prévu à l'origine dans la production de série.

d) Moteur - Réalésage :

Le réalésage du moteur est autorisé jusqu'à la limite de la classe de cylindrée à laquelle appartient le modèle.

e) Moteur - Collecteurs, Tubulures et Pots d'échappement :

libres. Cependant pour les épreuves sur routes ouvertes, l'efficacité d'insonorisation doit rester, en tout cas, dans les limites prévues par le règlement de police du pays de l'épreuve.

f) Moteur - Paliers :

Les coussinets lisses ou roulements peuvent être remplacés par d'autres du même type, à condition que le vilebrequin, ainsi que les chapeaux des paliers homologués soient retenus.

g) Joints d'étanchéité :

Les joints d'étanchéité peuvent être remplacés par d'autres ou être supprimés.

h) Moteur - Système de graissage :

Le carter d'huile peut être modifié ou remplacé par un autre de forme et de capacité différentes. La pompe à huile peut être modifiée ou remplacée par une autre. Cependant le nombre de pompes à huile prévu à l'origine ne peut être changé. Le filtre d'huile peut être remplacé par un autre. Il est permis d'ajouter un radiateur d'huile lorsque le modèle, tel qu'il est livré par le constructeur n'en comporte pas, ou de modifier ou remplacer le radiateur d'origine.

i) Moteur - Arbres à cames et système de distribution :

libres. Cependant la position, le nombre et le système d'entraînement du ou des arbres à cames ne peuvent être changés. Les ressorts des soupapes ne subissent aucune restriction en ce qui concerne leur nombre et leur type, à condition que les modifications nécessaires aux pièces mécaniques ne dépassent pas celles prévues aux paragraphes précédents.

j) Piston, Axe et Segments :

libres.

k) Moteur - Autres éléments :

Le ventilateur et la pompe à eau peuvent être modifiés, remplacés ou supprimés.

La pompe à essence ne subit aucune restriction en ce qui concerne le nombre prévu, le type, l'emplacement et la capacité. Elle ne peut cependant jamais être placée à l'intérieur de l'habitacle.

l) Transmission - Boîte de vitesses :

Le nombre de rapports de la boîte de vitesses ne peut pas être changé. L'échelonnement est libre. L'emplacement et le type du levier de commande de la boîte de vitesses sont libres.

m) Transmission - Différentiel :

Le rapport au couple conique est libre. Un différentiel à action limitée, mais non de blocage constant et complet, peut être monté à condition qu'il puisse se loger dans le carter sans modification au-delà de ce qui est permis au paragraphe a).

L'arbre de transmission entre la boîte de vitesses et le différentiel est libre.

n) Suspension :

Il est autorisé de modifier les pièces d'origine de la suspension selon les spécifications de l'Article 260 a). L'addition d'un stabilisateur est autorisée, ou celui d'origine peut être remplacé par un autre.

Pour une suspension arrière à essieu rigide, il est permis d'ajouter des éléments de guidage et leurs points d'ancrage si le montage de tels dispositifs n'est pas prévu à l'origine.

o) Suspension - Ressorts :

Toute liberté est laissée pour les ressorts à condition

que le type de ressort principal n'ait pas changé. Cependant le montage ne peut résulter en la modification des pièces mécaniques au-delà des limites de l'Article 260 a) ou d'un changement ou d'une modification de la carrosserie ou du châssis. Il est permis d'ajouter des ressorts auxiliaires. Selon les définitions du châssis et de la carrosserie données à l'Article 252, il est autorisé de modifier les parties non visibles de la carrosserie.

p) Suspension - Amortisseurs :

Toute liberté est laissée en ce qui concerne leur nombre, leur type et leur montage, à condition qu'aucune pièce mécanique ne soit modifiée au-delà des limites de l'Article 260 a). Des points d'ancrage peuvent être ajoutés au châssis et aux éléments de suspension.

q) Roues et Jantes :

En principe toute liberté sera laissée, à condition que leur montage puisse s'effectuer en toute conformité avec l'Article 253 d). Cependant la CSI se réserve le droit d'introduire des limitations pour la largeur des pneus et des roues selon les conclusions de l'étude actuellement entreprise en collaboration avec le BPICA et les fabricants de pneus. En outre, les quatre roues d'une voiture doivent toujours avoir le même diamètre.

r) Système électrique - Appareils d'éclairage :

libres. Cependant pour les courses sur routes ouvertes le véhicule doit être conforme au règlement de police du pays de l'épreuve ou à la Convention Internationale sur la circulation routière.

s) Système électrique - Accessoires du moteur :

Il est permis de remplacer une dynamo par un alternateur. Les points de fixation et la poulie du vilebrequin sont libres.

Le montage d'un allumage transistorisé est également autorisé.

t) Réservoirs de carburant et radiateurs d'eau :

La capacité des réservoirs de carburant est libre jusqu'à la limite spécifiée à l'Art. 253 j). L'emplacement et la dimension de l'orifice de remplissage ainsi que du bouchon de fermeture peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre une fuite de carburant vers un des compartiments intérieurs de la voiture.

Au cas où le réservoir et son orifice de remplissage seraient montés dans le coffre un orifice d'évacuation d'essence, éventuellement répandue dans ce compartiment, doit être prévu.

u) Système de freinage :

Le montage d'une double pompe ou d'un dispositif quelconque permettant d'assurer à la fois une action simultanée sur les quatre roues et une action divisée sur deux roues est autorisé.

Les disques et tambours peuvent être remplacés par d'autres à condition que la surface de frottement ne soit pas changée. Les garnitures de freins sont libres. Les flasques de support et plaques de protection peuvent être modifiés et pourvus d'ouvertures de ventilation. Plaques de protection peuvent être supprimées. Des prises d'air pour refroidissement peuvent être ajoutées à condition de ne pas modifier la carrosserie.

Le montage d'un servo-frein est autorisé.

v) Conduits et Canalisations :

Texte inchangé.

w) Ressorts :

Tout ressort que l'on peut trouver sur une voiture peut être modifié ou remplacé par un autre.

x) Eléments de carrosserie :

Texte inchangé.

Cependant la CSI se réserve le droit d'autoriser à une date ultérieure la suppression de certaines garnitures et équipements intérieurs pour des raisons de sécurité.

y) Options - Définition :

Une variante de la production de série. Accessoires ou équipements livrés à la demande expresse du client. Par option, on comprend par conséquent tout équipement fourni en supplément ou en remplacement du modèle de base livrable sur demande même si cet équipement est normalement monté en série sur certaines voitures comme c'est le cas, par exemple, pour les voitures destinées à l'exportation.

z) Homologation d'une option :

L'homologation ne sera accordée à une option que si l'équipement optionnel est disponible sans discrimination auprès

du constructeur ou de ses concessionnaires pour toute personne désirant l'acheter. Il doit figurer dans le catalogue de pièces détachées du constructeur pour le modèle considéré.

aa) Equipements optionnels pouvant être homologués avec un minimum de production annuelle de 100 exemplaires :

- Elements de suspension renforcés à condition qu'ils soient entièrement interchangeables avec la pièce d'origine, et que les axes de pivotage restent à leur place initiale.
- Châssis auxiliaires renforcés.
- Boîtes de vitesses d'un nombre de rapports différent.
- Systèmes de surmultiplication.
- Rapports de direction différents.
- Arbres et demi-arbres de transmission différents avec joints.
- Bielles mais non celles d'un matériau différent.
- Embrayages différents et volants moteurs différents - type et dimensions - à condition que le montage soit possible.
- Carters de cloches d'embrayage, de différentiels et de boîte de vitesses (y compris sa partie AR) d'un matériau différent.
- Vilebrequins d'un même matériau à condition que le type et les dimensions de paliers restent ceux indiqués sur la fiche d'homologation.
- Chapeaux de paliers différents.
- Equipements pour carter sec.

bb) Equipements optionnels pouvant être homologués sans minimum de production :

- Tableaux de bord différents.
- Tôles de protection sous la voiture sans toutefois améliorer la résistance aérodynamique de façon notable.
- Des extensions aux ailes d'une esthétique acceptable à condition qu'elles n'entraînent pas une augmentation de la largeur des ailes de plus de 5 cm de chaque côté de la voiture.
- Des freins différents éventuellement avec porte-moyeu approprié.

cc) Toute autre option qui affecte d'une façon directe ou

indirecte le rendement mécanique de la voiture ne peut être homologuée que si au moins mille voitures identiques équipées de cette option ont été fabriquées en douze mois consécutifs.

#### NOUVEAU GROUPE POUR VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE

Répondant à un voeu exprimé par le BPICA et par la Sous-Commission des Homologations et de l'Annexe J, le Comité décide d'introduire à partir du 1er Janvier 1970 un groupe de voitures dénommé "Grand Tourisme de Série" qui sera régi par les prescriptions du groupe 1 (Voitures de Tourisme de Série) actuel. Dans ce groupe seront éligibles les voitures à au moins 2 places, dont la production annuelle atteindra 1 000 exemplaires au minimum. Cependant, en raison du préavis réduit, le Comité propose que pour l'année 1970, des homologations puissent être acceptées sur la base d'une production minimale annuelle de 500 exemplaires.

La décision concernant l'introduction d'un nouveau groupe pour voitures à 2 places est donnée sous réserve de l'approbation de la CSI (Réunion de Mars 1969).

#### EQUIVALENCE ENTRE VOITURES DE SPORT-PROTOTYPE 3 LITRES ET VOITURES DE SPORT 5 LITRES

Le Comité Directeur estime qu'une égalisation des capacités des réservoirs des voitures SP et Sport participant au Championnat des Marques pour l'année 1969 constituerait une infraction des règles de stabilité qui ont été adoptées en Octobre 1967 à la demande de toutes les parties intéressées et ne pourra donc pas être justifiée.

Cependant, à partir du 1er Janvier 1970, le Comité décide d'imposer le montage obligatoire de réservoirs de sécurité d'un type approuvé par la FIA sur les voitures des groupes 4 et 6 participant à des courses de vitesse sur circuit ou des courses de côte. En même temps, il décide de réduire sensiblement la capacité maximale du réservoir (160 litres actuellement) jusqu'à 120 litres environ. La nouvelle échelle de capacité sera publiée dès que la FIA aura pris connaissance de toutes les informations nécessaires sur la commercialisation des réservoirs de sécurité.

En outre, le Comité proposera à la CSI lors de sa prochaine réunion de maintenir (exception faite pour l'introduction des réservoirs de sécurité comme indiqué ci-dessus) le régime actuellement en vigueur pour le Championnat des Marques (3 litres SP et 5 litres Sport) pour l'année 1970.

Cependant à partir du 1er Janvier 1971, il propose de supprimer le groupe 4 (Sport) du Championnat des Marques et de le baser uniquement sur les voitures du groupe 6 (Sport-Prototype) (ou 7), équipées des moteurs suivants :

.../...

- a) moteurs de course libres d'une cylindrée maximale de 3 500 cm<sup>3</sup>,
- b) moteur dont le bloc cylindre et la culasse (usinage terminé) proviennent d'un moteur équipant une voiture dont la FIA aurait constaté une production en série d'au moins 5 000 exemplaires en 12 mois consécutifs. Cylindrée maximale : 5 000 cm<sup>3</sup>.

REVISION DE L'ANNEXE D (Records)

Le Comité approuve un projet de révision qui lui a été soumis par une Sous-Commission ad hoc et décide l'application des nouvelles prescriptions à partir du 1er Janvier 1970.

Les caractéristiques générales en sont les suivantes :

1) Distinction plus nette entre automobiles et véhicules spéciaux :

Nouveau texte de l'Article 13 du Code Sportif International :

" Véhicules terrestres : un appareil de locomotion, mu " " par ses propres moyens, se " " déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la " " surface terrestre, soit directement par un moyen méca- " " nique porteur, soit indirectement par "effet de sol" et " " dont l'organe propulseur et le système assurant la direc- " " tion sont constamment et entièrement contrôlés par un " " pilote à bord. " " "

" Les véhicules terrestres peuvent être divisés en " " deux catégories de base : " "

- " a) automobile : véhicule terrestre, roulant sur au " " moins quatre roues non-alignées, dont au moins deux " " assurent la direction et deux au moins la propulsion " "
- " b) véhicules spéciaux : véhicules terrestres mus autre- " " ment que par des roues motrices. " "

2) L'organisation d'un ensemble de tentatives de records sera considérée comme une épreuve sportive avec tous les droits et devoirs que cela implique.

3) Nouvelle définition des types de records :

a) Record local (article 34 inchangé)

b) Record national : un record établi ou battu conformément aux règles établies par un A.C.N. sur son territoire ou bien sur le territoire d'un autre A.C.N. avec l'accord préalable de ce dernier (article 35). Un record national est "de classe" s'il représente la meilleure performance d'une des classes dans lesquelles sont subdivisés les types des voitures admises à la réaliser, ou bien "absolu" s'il représente la meilleure performance sans tenir compte de la classe.

c) Records internationaux pour automobiles par catégorie et groupe de voitures et par classe de cylindrée ou autre moyen de subdivision (voir ci-après)

d) Records internationaux spéciaux pour véhicules spéciaux  
(voir ci-dessous)

e) Records du monde pour automobiles

4) Nouvelle classification des véhicules terrestres pour les tentatives de records

Article 199 : Classification des véhicules terrestres pour les tentatives de records

AUTOMOBILES

CATEGORIES ET GROUPES	CLASSES
<p><u>Catégorie A</u> : Voitures spéciales</p> <p>Groupe I : à cycle Otto alternatif avec ou sans suralimentation</p> <p>Groupe II : à cycle Otto alternatif sans suralimentation</p> <p>Groupe III : à cycle Diesel sans ou avec suralimentation</p> <p>Groupe IV : à cycle Diesel sans suralimentation</p> <p>Groupe V : à cycle Otto rotatif sans ou avec suralimentation</p> <p>Groupe VI : à cycle rotatif sans suralimentation</p>	<p>1 Capacité jusqu'à 250 cc</p> <p>2 " au dessus de 250 cc jusqu'à 350 cc</p> <p>etc. voir article 199 du Code Sportif 1968, classes inchangées.</p>
<p>Groupe VII : Voitures à moteurs électriques</p> <p>Groupe VIII : <u>moteurs à turbine</u></p>	<p>1 poids à vide jusqu'à 500 kgs</p> <p>2 poids à vide au dessus de 500 à 1000 kgs</p> <p>3 " " " 1000 kgs</p>
<p><u>Catégorie B</u> : Voitures de tourisme de série homologuées en 5000 exemplaires</p>	<p>1 capacité jusqu'à 1000 cc</p> <p>2 " au dessus de 1000 cc jusqu'à 2000 cc</p> <p>3 " " 2000 cc " 3000 cc</p> <p>4 " " 3000 cc " 5000 cc</p> <p>5 " " 5000 cc " 7000 cc</p> <p>6 " " 7000 cc</p>
<p><u>Catégorie C</u> : Véhicules spéciaux, mus par des moteurs à réaction, hovercraft, etc.</p>	

5) Nouvelles répartitions des records

a) Records locaux et nationaux : l'A.C.N. concerné fixera les distances et temps ainsi que toute autre règle qu'elle estimera appropriée.

b) Pour les records internationaux et mondiaux, les temps et distances seront les suivants :

Records de distance départ lancé

1 km, 1 mille.

Records d'accélération départ arrêté

1/4 mille, 0,5 km, 1 km

Records de distance départ arrêté

Km 10 - 100 - 500 - 1000 - 5000 - 10000 - 25000 - 50000 - 100000.

Milles 10 - 100 - 500 - 1000 - 5000 - 10000 - 25000 - 50000 - 100000.

Records de temps départ arrêté

Heures 1 - 6 - 12 - 24.

Pour les voitures des groupes II, IV et VI (voir article 4 ci-dessus) seuls les records jusqu'à 1000 milles et 6 heures de durée pourront être établis.

N.B. : Pour les records des voitures de tourisme (voir article 4) seule pourra être utilisée une voiture d'un modèle homologué en groupe 1 de l'Annexe J. Cependant le choix de la voiture utilisée se fera de la façon suivante et indépendamment des prescriptions spéciales du groupe 1 contenues dans l'Annexe J :

Avant la réalisation de la tentative, trois voitures seront choisies au hasard par un commissaire désigné par la CSI. Ces voitures seront rodées sous la supervision constante du commissaire et après le rodage le concurrent pourra choisir parmi elles la voiture pour la tentative. Les seules opérations nécessaires pour roder les voitures sont permises, y compris le remplacement de parties défectueuses, toujours sous le contrôle du commissaire.

Le carburant à employer pour le rodage et la tentative sera du type commercial ayant des caractéristiques non supérieures à celles du pays constructeur de la voiture ou du pays où la tentative a lieu.

PARTICIPATION DES VOITURES DES GROUPES 4, 5 ET 6  
AUX EPREUVES DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES

Le Comité Directeur a pris connaissance du cas du Rallye de Grande-Bretagne où une épreuve parallèle ouverte aux groupes

4, 5 et 6 de l'Annexe J avait été organisée sous le nom de Rallye des Clubs Européens.

Le Comité Directeur considère qu'il s'agit d'une infraction au règlement du Championnat d'Europe dont l'article 2 spécifie qu'aucune voiture n'appartenant pas aux groupes 1, 2 ou 3 ne pourra être admise dans une épreuve qualificative, même "hors championnat". Il est, par conséquent, décidé de supprimer les résultats du Rallye de Grande-Bretagne du classement général du Championnat d'Europe des Rallyes pour Constructeurs.

En ce qui concerne le Rallye de Monte-Carlo, où un rallye parallèle ouvert aux voitures des groupes 4, 5 et 6 est également prévu sous le nom "Rallye Méditerranée", le Comité Directeur, ayant été informé par les organisateurs du Rallye de Monte-Carlo qu'ils n'étaient pas en mesure d'annuler le Rallye Méditerranée, décide que le Rallye de Monte-Carlo ne comptera pas pour le Championnat d'Europe des Rallyes 1969.

MODIFICATION DE L'ART. 260 q DE L'ANNEXE J  
(applicable à partir du 1.1.1969)

Le Comité Directeur décide, pour des raisons de sécurité, de modifier l'Art. 260 q comme suit :

" Toutefois, même lorsque la fiche d'homologation mentionne "  
" ces différences, les quatre roues de la voiture devront "  
" toujours avoir le même diamètre (au lieu de "mêmes dimen-"  
" sions). "  
" "  
" Au cas où les roues AV auraient une largeur différente "  
" de celles de l'arrière, et cela pour les épreuves de régu- "  
" larité seulement, les voitures devront avoir deux roues "  
" de secours à bord.

\*

\* \*

N° 19 -- JANUARY 1969

-----

C O N T E N T S

- C.S.I. Activities - Meeting of the Executive Board of 20th December 1968.
- Additional list of recognized cars n° 1969/1.
- Results of the 1968 FIA Championships.
- 1969 International Sporting Calendar.

\*  
\* \*

- C.S.I. ACTIVITIES - MEETING OF THE EXECUTIVE BOARD OF 20th DECEMBER 1968 -

The Executive Board of the International Sporting Commission held its meeting on 20th December 1968 in Paris, under the chairmanship of Mr. M. BAUMGARTNER.

REVISION OF FORMULA 3

In pursuance of the mandate it was given by the International Sporting Commission, the Executive Board decided that the new International Racing Formula N° 3 would have the following characteristics :

International Formula N° 3

Validity : as from 1st January 1971 to 31st December 1975.  
Reciprocating piston engines only.

Maximum cylinder capacity : 1600 cc.

The maximum cylinder capacity may be obtained by increasing or reducing either the bore or stroke or both dimensions.

Maximum number of cylinders : 4

The engine-block and cylinder head, machining completed, must be those of a series-production car manufactured in at least 5000 units in 12 consecutive months, of a model recognized by the F.I.A.

.../...

HT/RD

The original engine-block and cylinder head may be modified freely by removal of material to the exclusion of any addition of material.

The type of crankshaft bearings may not be modified (the replacement of a plain bearing by a roller bearing is therefore forbidden).

The induction system is free but it must compulsorily be fitted with a throttling flange or 3 mm in length and with a parallel hole of 22 mm diameter. Through this throttling flange all the air feeding the engine must pass.

No supercharging device is allowed even if a series-production one was fitted on the original engine.

The other original parts of the engine may be replaced or modified without restriction.

#### Other mechanical elements

The gear-box and differential must be those of a car manufactured in at least 5000 units in 12 consecutive months, of a model recognized by the FIA, but not necessarily the model from which the engine has been taken. The gear-box may not have more than 5 forward speeds, plus a reverse gear.

Complete freedom is left as regards the ratios. The use of a limited slip differential is allowed.

Dimensions : minimum wheelbase ..... 200 cm  
                  minimum track ..... 120 cm

Minimum weight, without ballast : 440 kg (including 30 kg as provided for by the safety measures announced on 1st January 1969).

Certificate of origin, etc. text unchanged

N.B. : The CSI reserves its right, after the experience obtained during the first year, to modify the dimensions of the throttling flange with a shorter previous notice than the regular years.

It also reserves its right to lay down any possible prescription resulting from the conclusions of the survey presently carried out in cooperation with the BPICA as regards the airfoils and the width of the tyres used, as well as the safety measures affecting the manufacturing of the cars. In this case the previous notice will be fixed every time in common agreement with the BPICA.

## REVISION OF GROUP 2 (TOURING CARS)

In pursuance of the same mandate the Executive Board also decided to approve the proposal for revision of group 2 (Touring Cars) which had been submitted by the Sub-Commission of Recognitions and Appendix J.

The specifications of this new group 2, applicable as from 1st January 1970 are given hereafter.

Moreover, the Board considered that the existence of group 5 (Special Touring Cars) under its present form would become useless after the introduction of the revised group 2 and it was therefore decided that it would be suppressed as from 1st January 1970.

### Group 2 - Touring Cars

New wording (applicable as from 1.1.1970)

#### Art. 258 - Definition :

Unchanged.

#### Art. 259 - Minimum production and number of seats :

Unchanged.

#### Art. 260 - Modifications and additions authorized :

all those allowed for cars of group 1 as well as the following ones :

##### a) Modifications of the original mechanical parts :

The original mechanical parts, except those for which the present article provides a freedom of replacement, may be subject of all perfecting operations by means of finishing or machining, but not replacement. In other words, provided the origin of the series-production part may always be ascertained undoubtedly, this part may be rectified, balanced, lightened, reduced or modified in its shape through machining, to the exclusion of any addition of material, mechanical extension or treatment which would entail a change in the molecular structure or the surface of the metal.

##### b) Engine - Cylinder-heads and valves :

Besides the modifications which can be carried out on the cylinder-head as specified under paragraph a) hereabove, complete freedom is left as regards the valves, valve-guides and valve-seats. The number of valves per cylinder cannot be modified.

##### c) Engine - Induction system and elements :

The induction system is free. Yet direct injection may

only be used on an engine for which the fitting of a direct injection system has been originally provided for in the manufacturing.

d) Engine - Reboring :

The reboring of the engine is allowed up to the limit of the cylinder-capacity class to which the model belongs.

e) Engine - Exhaust manifold :

free. Yet, for events run on open roads, the efficiency of the mufflers must remain, in all cases, within the limits specified in the police regulations of the country of the event.

f) Engine - Bearings :

Plain or roller bearings may be replaced by others of the same type, provided the crankshaft and the original bearing caps are retained.

g) Gaskets ;

Gaskets may be replaced by others or suppressed.

h) Engine - Lubricating system :

The oil sump may be modified or replaced by another one of different shape and capacity. The oil pump may be modified or replaced by another one. Yet, the number of oil pumps originally fitted cannot be changed. The oil filter may be replaced by another one. The addition of an oil cooler is allowed when the model, such as delivered by the manufacturer is not fitted with one, as well as the modification or replacement of the original cooler.

i) Engine - Camshafts and valve gear : .

free. Yet the location, number and driving-system of the camshaft(s) cannot be changed. There is no restriction as regards the number and type of valve-springs provided the necessary modifications of the mechanical parts do not go beyond those specified under the previous paragraphs.

j) Piston, axle and pins :

free.

k) Engine - Other elements :

The cooling fan and water-pump may be modified, replaced or suppressed.

There is no restriction for the fuel pump as regards number, type, location and capacity. Nevertheless, it must never be located in the passenger compartment.

l) Transmission - Gear-box :

The number of speeds of the gear-box cannot be modified. The ratios are free. The location and type of the gear-level are free.

m) Transmission - Differential :

The differential ratios are free. A limited-slip differential, but not with a constant and complete locking effect, may be fitted provided it can be located in the casing without entailing a modification beyond that allowed under paragraph a).

The transmission shaft between the gear-box and the differential is free.

n) Suspension :

It is allowed to modify the original parts of the suspension in compliance with the specifications of article 260 a) hereabove. The addition of a stabilizer is allowed, or the original one may be replaced by another one.

In the case of a rigid axle rear suspension it is allowed to add locating arms and their mounting brackets if the fitting of such devices has not been originally provided for.

o) Suspension - springs :

Complete freedom is left as regards springs provided the main type of springs is not changed. Yet, the fitting of other springs must not result in a modification of the mechanical parts beyond the limits fixed under art. 260 a), and either a change or a modification of the coachwork or the chassis. It is allowed to add auxiliary springs. According to the definition given under art. 252 for chassis and coachwork, it is allowed to modify the non-visible parts of the coachwork.

p) Suspension - Shock-absorbers :

Complete freedom is left as regards their number, type and fitting. Mounting brackets may be added to the chassis and suspension elements.

q) Wheels and rims :

In principle complete freedom will be left, provided their fitting can be carried out in full conformity with art. 253 d).

Nevertheless, the CSI reserves its right to introduce limitations as regards the width of the tyres and wheels according to the conclusions of the survey which is being carried out in co-operation with the BPICA and tyre manufacturers. Moreover, the four wheels of a car must always have the same diameter.

r) Electrical system - Lighting equipment :

free. Yet, for events on open roads, the vehicle must be in compliance with the police regulations of the country where the event is run or to the International Convention on road traffic.

s) Electrical system - Engine accessories :

It is allowed to replace a dynamo by an alternator. The mounting brackets and crankshaft pulley are free.

The fitting of a transistorized ignition is also allowed.

t) Fuel tanks and water radiators :

The capacity of fuel tanks is free up to the limit specified under art. 253 j). The location and dimensions of the filler orifice as well as those of the filling cap may be changed provided the new fitting does not protrude beyond the coachwork line and provides against fuel leakage into the inside compartments of the car.

Should the tank and its filler be located in the luggage compartment, an outlet at the lowest point, must be provided for the fuel accidentally spilled in this compartment.

u) Braking system :

The mounting of a double pump (master cylinder) or of any device which produces simultaneous action on the four wheels and a separate action on two wheels is allowed.

The discs and drums may be replaced by others provided the friction surface is not modified. The backing plates and protection shields may be modified and fitted with air openings. Protection shields may be modified or suppressed. Cooling air-ducts may be added provided they do not entail a modification of the coach-work.

The mounting of servo-brakes is allowed.

v) Cables and pipes :

Unchanged.

w) Springs :

Any spring that can be found on a car may be modified or replaced by another one.

x) Coachwork elements :

text unchanged.

Yet the C.S.I. reserves its right to allow, later on, the suppression of some internal fittings and equipments for safety reasons.

y) Options - Definition -

A variant of the series-production. Accessories or equipment delivered on express request of the customer. By option is therefore meant any equipment supplied in supplement to or in place of the basic model available on request, even if this equipment is normally fitted on some series-production cars as it is the case, for example, on cars for export.

z) Recognition of an option :

The recognition of an option will be granted only if the optional equipment is available freely at the manufacturer's or his dealers' for any one wishing to purchase it. It must be mentioned in manufacturer's catalogue of spare parts for the model concerned and properly identified.

aa) Optional equipments which may be recognized with a minimum production of 100 units per year :

- Reinforced suspension elements, provided they are absolutely interchangeable with the original part and that the mounting points to the frame remain in their original location.
- Reinforced auxiliary chassis-members.
- Gear-boxes with a different number of speeds.
- Overdrive systems.
- Different steering ratios.
- Different transmission shafts and half-shafts with joints.
- Connecting rods but not in a different basic material.
- Different clutch and different fly wheel - type and dimensions - provided their fitting is possible.

.../...

HT/RD

- Clutch housings, differentials and gear-boxes (extension housing included) of a different basic material.
- Crankshafts of a same basic material provided the type and dimensions of the bearings remain those specified on the recognition form.
- Different bearing caps.
- Equipment for dry-sump lubrication.

bb) Optional equipments which may be recognized without a minimum production :

- Different dashboard.
  - Protection shields under the car provided they do not decrease in a significant way the aerodynamic drag of the car.
  - Wing extensions, aesthetically acceptable, provided they do not entail an increase of the width of the wings of more than 5 cm on each side of the car.
  - Different brakes, which may include larger hubs and spindles.
- cc) Any other option affecting directly or indirectly the performance of the car cannot be recognized unless 1000 identical cars equipped with this option have been manufactured in 12 consecutive months.

#### NEW GROUP FOR SERIES-PRODUCTION GRAND TOURING CARS

To comply with a request from the BPICA and the Sub-Commission for Recognitions and Appendix "J", the Board decided to introduce as from 1st January 1970 a group of cars called "Series-production Grand Touring Cars" with the same prescriptions as for the present group 1 (Series-production Touring cars). Within this group will be admitted cars which are at least two-seaters, manufactured in at least 1000 units per year. Yet, on account of the shortened previous notice, the Board proposes that for 1970, recognitions be granted on the basis of a minimum production of 500 units for this first year.

The decision concerning the introduction of a new group for two-seater cars is subject to the approval of the C.S.I. (meeting of March 1969).

#### EQUIVALENCE BETWEEN 3 LITRES PROTOTYPE-SPORTSCARS AND 5 LITRES SPORTSCARS

The Executive Board deemed that an equalization in capacity of fuel tanks for Prototype-Sportscars and Sportscars

.../...

competing in the International Championship of Makes for 1969 would be an infringement to the stability rules adopted in October 1967 on request of all interested parties and would therefore not be justified.

Nevertheless, the Executive Board decided that the fitting of safety fuel tanks of a type approved by the FIA would become compulsory as regards cars of groups 4 and 6 competing in speed events on circuits or hill-climbs as from 1st January 1970. At the same time, it decided to reduce the maximum capacity of the tank (at present 160 litres) to about 120 litres. The exact scale of capacities will be published as soon as the FIA has all necessary information as regards the commercialization of safety type fuel tanks.

Moreover, the Board will propose to the CSI, at its next meeting, to maintain (except for the introduction of safety fuel tanks, as specified hereabove) the present rules in force for the Championship of Makes (3 litres Prototype-Sportscars and 5 litres Sportscars for 1970.

Yet, as from 1st January 1971, it proposes that group 4 (Sportscars) be no longer retained for the Championship of Makes which will then admit solely cars of group 6 (Prototype-Sportscars), (or 7), equipped with the following engines :

- a) free racing engines with a maximum cylinder-capacity of 3500 c.c.
- b) engines of which the cylinder-block and cylinder-head are derived from the engine of a car for which the FIA has acknowledged a series-production of at least 5000 units in 12 consecutive months. Maximum cylinder-capacity : 5000 c.c.

REVISION OF APPENDIX D (Records)

The Board approved a draft revision submitted by an ad hoc Sub-Commission and decided that the new prescriptions would be enforced as from 1st January 1970.

The main characteristics of this revised Appendix D are the following :

1) Clearer distinction between automobiles and special vehicles :

New wording of article 13 of the International Sporting Code :

- " Land vehicle : locomotive driven under its own power "
- " and, when in motion, constantly and "
- " really supported by land, either directly by mechanical "
- " means of bearing or indirectly by "ground effect" "
- " (hovercraft) and the propelling component and steering "
- " system of which are constantly and entirely controlled "
- " by a driver on board. "



CATEGORIES AND GROUPS	CLASSES
<p><u>Category A</u> : Special cars</p> <p>Group I : reciprocating Otto cycle with or without supercharging</p> <p>Group II : reciprocating Otto cycle without supercharging</p> <p>Group III : Diesel cycle without or with supercharging</p> <p>Group IV : Diesel cycle without supercharging</p> <p>Group V : rotating Otto cycle without or with supercharging</p> <p>Group VI : rotating cycle without supercharging</p>	<p>1 capacity up to 250 cc</p> <p>2 capacity over 250 cc and up to 350 cc</p> <p>etc. see article 199 of the International Sporting Code, classes unchanged.</p>
<p>Group VII : <u>Electrical vehicles</u></p> <p>Group VIII : <u>turbine engines</u></p>	<p>1 empty weight up to 500 kg</p> <p>2 empty weight over 500 kg and up to 1000 kg</p> <p>3 empty weight over 1000 kg</p>
<p><u>Category B</u> : Series-production touring cars recognized in 5000 units</p>	<p>1 capacity up to 1000 cc</p> <p>2 capacity over 1000 cc and up to 2000 cc</p> <p>3 capacity over 2000 cc and up to 3000 cc</p> <p>4 capacity over 3000 cc and up to 5000 cc</p> <p>5 capacity over 5000 cc and up to 7000 cc</p> <p>6 capacity over 7000 cc</p>
<p><u>Category C</u> : Special vehicles propelled by jet engines, hovercraft, etc.</p>	

5) New division of records

- a) Local and national records : the ACN concerned will fix the distances and times as well as any other rule deemed advisable.
- b) For international and world records, times and distances will be as follows :

Distance records with flying start  
1 km, 1 mile.

Acceleration records, standing start

1/4 mile, 0,5 km, 1 km

Distance records, standing start :

km : 10 - 100 - 500 - 1000 - 5000 - 10000 - 25000 - 50000 - 100000.

Miles : 10 - 100 - 500 - 1000 - 5000 - 10000 - 25000 - 50000 - 100000.

Time records, standing start

Hours : 1 - 6 - 12 - 24.

For cars of groups II, IV and VI (see article 4 hereabove) only records up to 1000 miles and 6 hours in duration can be established.

N.B. : As regards records for Touring Cars (see article 4 hereabove) only a car of a model recognized in group 1 of Appendix "J" may be used. Yet the choice of the car used will be carried out in the following manner and independantly from the special group 1 prescriptions included in Appendix "J" :

Before the realization of the attempt, three cars will be chosen at random by a steward nominated by the CSI. These cars will be run in under constant supervision of the steward and after this running in, the competitor will choose among them the car for the attempt. The sole operations necessary for the running in of the cars are allowed, including the replacement of defectuous parts, always under the steward's control.

The fuel to be used for the running in and the attempt will be of the commercial type, with characteristics not superior to those of the manufacturing country of the car or of the country where the attempt takes place.

PARTICIPATION OF CARS OF GROUPS 4, 5 AND 6  
IN EVENTS OF THE EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP

The Executive Board noted the case of the Rally of Great-Britain where a parallel event, open to cars of groups 4, 5 and 6 had been organized under the name of "Rally of the European Clubs".

The Board considered this to be an infringement of the European Championship regulations, article 2 of which specifies that no car model not belonging to groups 1, 2 or 3 may be admitted in a qualifying event, even "hors concours". It was thus decided to delete the results of the Rally of Great-Britain from the general classification of the European Rally Championship for Manufacturers.

As far as the Rally of Monte Carlo was concerned, where a similar parallel rally is planned, denominated "Mediterranean Rally" and open for cars of groups 4, 5 and 6, the Board, after having been informed by the organisers of the Monte-Carlo Rally that they were unable to cancel the Mediterranean Rally, decided to withdraw the Monte-Carlo Rally from the 1969 European Rally Championship.

MODIFICATION OF ARTICLE 260 q OF APPENDIX J  
(applicable as from 1st January 1969)

For safety reasons, the Executive Board decided to modify art. 260 q as follows :

" But even when the recognition form mentions these " "  
" differences the four wheels of the car must always have " "  
" the same diameter (instead of "same dimensions"). " "  
" Should the front wheels have a different width than the " "  
" rear wheels, and for regularity events only, the car " "  
" should carry two spare wheels aboard. " "

\*

\*

\*

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

oo

MODIFICATIONS & ADDITIONS A LA LISTE GENERALE 1969

-----

LISTE ADDITIONNELLE 1969/1

- HOMOLOGATIONS VALABLES A PARTIR DU 1er JANVIER 1969 -

GRUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE -

ALLEMAGNE Ouest

B M W	5258	2002 (1990)
VOLKSWAGEN	5257	411 (1679)

ESPAGNE

MORRIS	5266	1100 (1098)
--------	------	-------------

ETATS-UNIS

FORD	5248	Mustang Fastback 1969 (4950)
	5249	Mustang Fastback 1969 (5771)
	5250	Mustang Fastback 1969 (7003)
	5251	Mustang Hardtop 1969 (4950)
	5252	Mustang Hardtop 1969 (5771)
	5253	Mustang Hardtop 1969 (7003)

FRANCE

CITROEN	5259	ID 20 (1985)
PEUGEOT	5260	504 (1796)
RENAULT	5261	R 6 (845)
SIMCA	5262	1000 type EB (944)
	5263	1000 special (1118)
	5264	1501 special (1475)

GRANDE-BRETAGNE

FORD	5256	Escort (940)
------	------	--------------

ITALIE

FIAT	5254	125 special (1608)
	5255	124 special (1438)

JAPON

NISSAN	5265	Datsun Bluebird P510 (1595)
--------	------	--------------------------------

GRUPE II - VOITURES DE TOURISME -

ALLEMAGNE Ouest

B M W	1550	2002 TI (1990)
	1551	1800 (1766)
	1552	2500 (2494)

ESPAGNE

M G	1553	1300 (1275)
	1554	1100 (1098)
MORRIS	1555	1300 (1275)
	1556	Mini 1275 (1275)

GRANDE-BRETAGNE

STANDARD TRIUMPH	1549	2.5 PI (2498)
------------------	------	---------------

ITALIE

GIANNINI	1548	Fiat Giannini 590 GT (586)
----------	------	----------------------------

GRUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME -

ALLEMAGNE Ouest

FORSCHÉ	606	912 modèle 1969 (1582)
	607	911 T modèle 1969 (1991)
	608	911 S modèle 1969 (1969)
	609	911 E (1991)

GRANDE-BRETAGNE

STANDARD TRIUMPH	605	GT 6 MK II (1998)
------------------	-----	-------------------

ITALIE

BERTONE	604	850 Sport Racer Berlinetta (903)
---------	-----	----------------------------------

GRUPE IV - VOITURES DE SPORT -

ALLEMAGNE Ouest

FORSCHÉ	249	910 (1991)
---------	-----	------------

ITALIE

ALFA ROMEO	246	33 Spider (1995)
FERRARI	247	Dino 206 GT (1987)

- EXTENSIONS d'HOMOLOGATIONS -

V : Variante                    E : Evolution normale du type

.../... HT/MG

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE

ALLEMAGNE Ouest

B M W	5258/I/IV	2002 (1990) - tôle de protection * - châssis aux AR * - extensions aux ailes * - freins AV *
OPEL	5209 3/3V	Kadett-B-Coupé F Rallye (1897) - culasse * - carburation * - tubulure échappement
	5210 2/2V	Kadett-B-Coupé Rallye (1078) - réservoir essence * - sièges AV * - roues 5 1/2 J x 13 * - différentiel à action limitée * - tôle de protection
	5244 I/IV	Kadett-B-Coupé Rallye (1897) - culasse * - carburation * - tubulure d'échappement *
VOLKSWAGEN	5192 I/IE	1600 (1584) - suspension AR
	5192 2/2E	1600 (1584) - support moteur renforcé
	5190 I/IV	1300 (1285) - suspension AR - Boîte semi-automatique
	5190 2/2V	1300 (1285) - freins AV à disques

FRANCE

CITROEN	5030 4/3E	DS 21 (2175) - modèle 1969
	5130 2/2E	DS 19 A (1985) - modèle 1969
PEUGEOT	5040 7/6E	204 (1130) - équipements et garnitures - roues - suspension - freins - boîte de vitesses

.../...

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

PEUGEOT (suite) 5083 7/6E 204 Break (1130)  
- sièges AV  
- pare-chocs  
- roues  
- freins

5133 3/2E 204 Coupé (1130)  
- sièges  
- pare-chocs  
- roues  
- freins  
- suspension

5039 6/4E 404 (1618)  
- freins

5082 5/4E 404 D (1948)  
- filtres à air

5182 2/1E 404/8 (1468)  
- rapport pont AR  
- freins

RENAULT

5086 2/2V R 1123 R4 Export (845)  
- stabilisateur AR

5086 3/1E R 1123 R4 Export (845)  
- empattement  
- voie AV  
- arbre de transmission

5085 3/2V R 1120 R4 Luxe (747)  
- stabilisateur

5085 4/2E R 1120 R4 Luxe (747)  
- empattement  
- voie AV  
- arbre de transmission

SIMCA

5183 2/1E 1100 (1118)  
- poids

5123 1/1E 1501 (1475)  
- silencieux  
- modèle 1969

5122 1/1E 1301 (1290)  
- silencieux  
- modèle 1969

5263 1/1V 1000 Spécial (1118)  
- carrosserie export

5264 1/1V 1501 Spécial (1478)  
- carrosserie export

GRANDE-BRETAGNE

AUSTIN	5027	4/2V	Mini (848) - roues 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> J x 10 * - extension ailes *
AUSTIN-MORRIS COOPER	5028	13/9V	Mini Cooper S (1275) - lunette AR plexi * - vitres latérales plexi * - bras suspension *
	5013	4/2V	Mini Cooper (998) - roues 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> J x 10 *
FORD	5211	16/16V	Escort GT (1298) - capot coffre fibre de verre * - capot moteur fibre de verre *
	5211	17/17V	Escort GT (1298) - carburation * - tubulure admission *
	5211	18/18V	Escort GT (1298) - rapport pont AR * - tubulure échappement * - différentiel à action limitée *
	5211	19/19V	Escort GT (1298) - roues électron 6J x 12 * - boîte de vitesses *
	5211	20/20V	Escort GT (1298) - roues 6J x 12 * - collecteur admission *
	5256	1/1V	Escort (940) - boîte de vitesses * - stabilisateur moteur *
	5256	2/2V	Escort (940) - essieu AR * - roues 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> J x 12 * - tôle de protection * - rapport pont AR *
	5256	3/3V	Escort (940) - radiateur d'huile * - différentiel à action limitée * - poulie à vilebrequin * - axe culbuteurs * - collecteur admission * - alternateur *
	5256	4/4V	Escort (940) - tubulure échappement * - extensions aux ailes *

HT/MG

.../...

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

GDE BRETAGNE FORD (suite)

- 5256 5/5V Escort 940
  - extension aux ailes \*
  - châssis auxiliaire Av renforcé \*
- 5256 6/6V Escort (940)
  - roues électron 6J x 12 \*
  - roues acier 5 1/2J x 13 \*
  - réservoir essence 80 litres \*
- 5256 7/7V Escort (940)
  - carter embrayage \*
  - carter différentiel \*
  - carter partie AR boîte de vitesses \*
- 5256 8/8V 8 Escort (940)
  - carter boîte de vitesses \*
- 5256 9/9V Escort (940)
  - montage amortisseurs AR \*
  - châssis auxiliaire AV \*
- 5256 10/10V Escort (940)
  - freins \*
- 5256 11/11V Escort (940)
  - carter d'huile \*
  - demi-arbre de transmission \*
- 5256 12/12V Escort (940)
  - roues 6J x 13 Electron \*
  - roues 7J x 13 Electron \*
- 5256 13/13V Escort (940)
  - arbre de transmission

MORRIS

- 5026 4/2V Mini Minor (848)
  - roues 4 1/2J x 10 \*
  - extension aux ailes \*

VAUXHALL

- 5137 3/3V Viva Epic SL (1159)
  - carrosserie quatre portes
- 5137 4/4V Viva Epic SL (1159)
  - carrosserie 4 portes
  - poids
- 5138 3/3V Viva Epic de Luxe (1159)
  - carrosserie 4 portes
- 5138 4/4V Viva Epic de Luxe (1159)
  - carrosserie 4 portes
  - poids

.../... HT/MG

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

ITALIE

ALFA ROMEO 5215 1/1E 1750 Berline (1779)  
- filtre à air

SUEDE

SAAB 5125 9/7V Sedan V4 (1498)  
- différentiel à action limitée \*

GRUPE II - VOITURES DE TOURISME -

ALLEMAGNE Ouest

B M W 1550 1/1V 2002 T I (1990)  
- châssis aux AR  
- freins AV  
- tôle de protection

ARGENTINE

AUTO UNION 1403 2/2V Au 1000 S (980)  
- stabilisateur  
- collecteur admission

PEUGEOT ARGENTINE 1522 1/1V 404 (1618)  
- différentiel à action limitée

ETATS-UNIS

AMERICAN MOTORS 1505 2/2V 1968 Javelin (4752)  
- modèle 1969  
- boîte de vitesses  
- rapports pont AR  
- différentiel à action limitée  
- aileron  
- allumage transistorisé  
- culbuteurs

CHEVROLET 1449 3/3V Camaro (4956)  
- carrosserie  
- poids  
- culasse  
- bielle  
- collecteur admission  
- tubulure échappement  
- boîte de vitesses  
- différentiel à action limitée  
- rapports pont AR  
- radiateur d'huile transmission/  
différentiel

HT/MG

.../...

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

GRANDE BRETAGNE

FORD 1524 12/12V Escort Twin Cam (1558)  
- vitres latérales lunette AR  
en plexi  
- tubulure échappement

1524 13/13V Escort Twin Cam (1558)  
- carter différentiel  
- rapport pont AR

1524 14/14V Escort Twin Cam (1558)  
- support moteur  
- arbre de transmission

VAUXHALL 1532 1/1V Viva GT (1975)  
- différentiel à action limitée

ITALIE

ABARTH 1486 7/5E Fiat Abarth Berline 1000 (982)  
- emplacement filtre à huile

1487 6/4E Fiat Abarth 850 TC (847)  
- emplacement filtre à huile

ALFA ROMEO 1395 8/7V Giulia Sprint GTA (1570)  
- extensions aux ailes

AUTOBIANCHI 1545 1/1V Primula Coupé 109 C (1438)  
- réservoir essence  
- rapports couple conique

LANCIA 1492 1/1V Fulvia Rallye HF 1.3 (1298)  
- boîte à 5 vitesses

JAPON

NISSAN 1493 2/2V<sup>3</sup> Datsun Bluebird P510 (1595)  
- réservoir essence  
- boîte de vitesses

1493 3/1E Datsun Bluebird P510 (1595)  
- modèle 1969

1494 1/1E Datsun Bluebird P510 (1296)  
- modèle 1969

1494 2/1V Datsun Bluebird 510 (1296)  
- boîte à 5 vitesses  
- rapport pont AR

1495 2/2E Datsun Sunny B(L) 10 (988)  
- modèle 1969

TOYO KOGYO 1531 1/1V Mazda Familia Sedan  
- roues  
- réservoir d'essence

1540 1/1V Mazda 1200 Sedan  
- réservoir d'essence

JAPON TOYO KOGYO (suite)  
 1541 1/1V Mazda Rotary Coupé  
 - réservoir d'essence

TOYOTA 1543 1/1V Corolla KE 10 D  
 - moteur  
 - carburation  
 - échappement

GRUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME -

ALLEMAGNE Ouest

VOLKSWAGEN 548 1/1E 1500 Karmann Ghia (1493)  
 - roues 4 1/2 J x 15

ETATS-UNIS

CHEVROLET 583 2/2V Corvette (6997)  
 - carrosserie  
 - poids  
 - roues  
 - bloc moteur alu  
 - rapport pont AR

FRANCE

ALPINE 585 6/5V A 110-1300 (1255)  
 - réservoir essence

PEUGEOT 558 3/2E 204 Cabriolet (1130)  
 - sièges  
 - roues  
 - suspension  
 - pare-chocs

SIMCA 572 2/1E 1200 S (1118)  
 - direction à crémaillère

ITALIE

ABARTH 539 3/1E Fiat Abarth 1000 OTS Coupé (982)  
 - carrosserie

539 4/2E Fiat Abarth 1000 OTS Coupé (982)  
 - pompe à eau  
 - entraînement dynamo, pompe à eau  
 - chapeau palier vilebrequin  
 - roulement à aiguilles pour axe culbuteurs

LANCIA 573 1/1V Fulvia Sport 1.3 (1298)  
 - roues  
 - boîte à 5 vitesses

JAPON

NISSAN 566 4/2E Datsun Sport SR 311 (1982)  
- modèle 1969

SUEDE

SAAB 598 1/1V Sonett V4 (1498)  
- différentiel à action limitée

\*  
\* \*

- RESULTATS DES CHAMPIONNATS F.I.A. 1968 -

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES

POUR CONSTRUCTEURS

Suite à la décision du Comité Directeur de la C.S.I. de déclasser le Rallye de Grande-Bretagne les résultats définitifs du Championnat d'Europe sont les suivants :

	Suède	San Remo	Tulipes	Autriche Alpes	Vltava	Pologne	Espagne	TOTAL
1. Ford GB	4	8	13	13	6	3	4	44
2. Renault	4			6	4	13	2	29
3. Porsche	9	9	1				9	28
4. Lancia		10		10			7	27
5. Saab	10		2	1	10			23
6. Alpine-Renault		4	1		9		6	20
7. BMW			6	7	1			14
8. Skoda						10		10
BMC			8	2				10

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES

POUR CONDUCTEURS

Quelques omissions involontaires ont été constatées dans les résultats de ce Championnat donnés dans le Bulletin Sportif n° 18 du 1er Décembre 1968.

Ci-après, nous vous indiquons les résultats définitifs :

.../... HT/RD

	Monte-Carlo	Rallye DDR	Rallye d'Allemagne	Acropole	Danube	Mille Lacs	Genève	TOTAL
1. P. TOIVONEN	8	9	13	4	13		13	56
2. S. ZASADA		6	10	11				27
3. U. VIHervaara		9					13	22
4. M. TIUKKANEN	8				13			21
5. M. KOLARI			13	4				17
6. R. AALTONEN	8			6				14
H. LIDDON	8			6				14
H. MIKKOLA	1					13		14
A. JARVI	1					13		14
10. V. ELFORD	13							13
D. STONE	13							13
R. CLARK				13				13
J. PORTER				13				13
14. A. WEINER		8	4					12
15. W. POLTINGER					11			11
16. B. SODERSTROM				5		5		10
G. PALM				5		5		10
L. BIANCHI							10	10
J. JACQUEMIN							10	10

HT/RD



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

---

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1969

---

CIRCULAIRE ADDITIONNELLE N° 1

---

CATEGORIE I - Epreuves de vitesse internationales

CATEGORIE N - Epreuves nationales à participation étrangère autorisée.

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Catégorie</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
11 Janv.	GDE BRETAGNE	N	Slalom à Croft (T)	Epreuve annulée
16 Fév.	AUTRICHE	N	Slalom de la Neige à Hohenems	Nelle inscription - Organisateurs : Vorarlberger Automobil und Touring Club - Bahnhofplatz, A - 6850 DORNBIERN
8-9 Mars	ETATS-UNIS	N	Course à San Francisco (dragster)	Nelle inscription - Org. : NHRA
29-30 Mars	ALLEMAGNE OUEST	N	Course à Zolder (Belgique) (C-1300, GT, T)	Nelle inscription - Org. : Rheydter Club für Motorsport e.v. (DMV) 407 - RHEYDT Geneickener Strasse 19 tel. 43363
29 ou 30 Mars	GDE BRETAGNE	I	Course à Silverstone (1, 3, S, T)	Date définitive : <u>30 Mars</u>
6 Avril	FRANCE	N	Course de côte de Charnizay	Nelle inscription - A.S.A.C.O. Perche et Val de Loire c/o ASAC Ouest
7 Avril	ITALIE	N	Course à Monza (3)	Nelle inscription - Org. : Jolly Club Milan
12-13 Avr.	FRANCE	N	Course de côte du Mont du Jura	Nelle inscription - Org. : ASAC Jurassien BP 144 39 LONS-le-SAUNIER
26-27 Avr.	FRANCE	N	Course de côte de la Forêt Auvray	Nelle inscription - Org. : ASAC Ouest

.../...

27 Avril	ALLEMAGNE EST	N	Course à Bernauer Schleife (3)	Nlle inscription - Org. : ADMV - Kennleitung Bernauer Schleife 12 - FRANKFURT/ODER Grosse Oderstrasse 44 bei Hehne
4 Mai	AUSTRALIE	N	Course à Warwick Farm	Epreuve annulée
11 Mai	HONGRIE	I	Grand Prix de Budapest (T)	Ajouter C - 1300
11 Mai	FRANCE	N	Course de côte de Nîmes	Nelle inscription - Org. : ASA Cévennes
11 Mai	FRANCE	N	Course de côte de Wissembourg	Nelle date : <u>1er Juin</u>
25 Mai	AUTRICHE	N	Slalom à Hohenems	Nelle inscription - Org. : Vorarlberger A.T.C.
25 Mai	FRANCE	N	Course de côte de l'Île	Nelle inscription - Org. : ASAC Ouest
31 Mai	ALLEMAGNE OUEST	N	Course de côte d'Eggberg	Nelle inscription - Org. : AC Säckingen e.v. im ADAC 788 SÄCKINGEN Steinbrückstrasse, 2 tél. 07761/542
31 Mai	FRANCE	N	Course de côte du Minier	Nelle date : <u>28-29 Juin</u>
8 Juin	LUXEMBOURG	N	Course de côte de Nommern	Nelle inscription - Org. : Ecurie Luxembourg
15 Juin	ETATS-UNIS	N	Course au Michigan Speedway (Stock-car)	Nelle inscription - Org. : NASCAR
20-21 Juin	FRANCE	N	Course de côte du Ballon d'Alsace	Nelle date : <u>7-8 Juin</u>
22 Juin	ALLEMAGNE OUEST	N	Course de côte de Wasgau	Nelle date : <u>3-4 Mai</u>
28-29 Juin	ALLEMAGNE OUEST	I	200 Milles de Nürnberg Norisring (T) (23 Juin - N)	Ajouter C-2 - Nelle inscrip. Epreuve secondaire des 200 Mil.
12-13 Juil.	PORTUGAL	N	4 Heures de Granja do Marquês	Nelle date : <u>19-20 Juillet</u>
13 Juillet	FRANCE	N	Course de côte de Neuvy le Roi	Nelle inscription - Org. : ASACO Perche & Val de Loire c/o ASAC Ouest
26-27 Juil.	FRANCE	N	Course de côte de Plumelec	Nelle inscription - Org. : ASAC Ouest
27 Juillet	AUTRICHE	N	Course d'essai à "Österreichring" (C - 1300, SP)	Nelle inscription - Org. : STMSC - Sektion Knittelfeld des STAMK
10 Août	FRANCE	N	Course de côte de Bellegarde	Nelle inscription - Org. : ASA ESCA 1 Faubourg des Balmettes 74 ANNECY

17 Août	ETATS-UNIS	N	Course au Michigan Speedway (Stock-car)	Nelle inscription - Org. : NASCAR
17 Août	ETATS-UNIS	N	Course à Asheville-Weaverville (Stock-car)	Nelle date : <u>24 Août</u>
17 Août	FRANCE	N	Course de côte de Sancey	Nelle inscription - Org. : ASA séquanie
7 Sept.	FRANCE	N	Course de côte de Bagnères de Bigorre	Nelle date : <u>31 Août</u>
14 Sept.	AUTRICHE	I	<u>Course de côte de Gaisberg</u>	Nelle date : <u>7 Septembre</u>
14 Sept.	FRANCE	N	Course de côte de l'ASA Varoise	Nelle inscription - Org. : ASA Varoise
14 Sept.	ITALIE	N	Course de l'Autodrome de Monza (3)	Nelle inscription
28 Sept.	ALLEMAGNE OUEST	N	Course de côte de Schwabische Alb-Neuffen	Nelle inscription - Org. : Motorsport Club Kircheim-Teck e.v. im ADAC 7312 - KIRCHEIM-TECK Stuttgarterstrasse, 6 tél. 07021/2753
29 Sept.	FRANCE	N	Course de côte de l'Ecurie Armor	Nelle inscription - Org. : ASAC Ouest
5 Oct.	AUTRICHE	N	Course de côte Enzian	Nelle inscription - Org. : Oberösterreichischer Automobil Motorrad und Touring Club Wankmüllerhofstrasse, 5 A-4020 LINZ tél. 07222/42-3-46
12 Oct.	AUTRICHE	I	Coupe Danube	Nelle appellation : Course à Salzburgring
26 Oct.	AUSTRALIE	I	Course à Surfer's Paradise	Nelle catégorie : <u>N</u>
7 Déc.	AUSTRALIE	N	Course à Warwick Farm (C-2500)	Nelle catégorie : <u>I</u>

-----

R A L L Y E S

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
1- 2 Février	FRANCE	Rallye d'Anjou	Nelle inscription - Org. : ASAC Ouest
7- 9 Février	MADAGASCAR	Rallye de l'Île Rouge	Nelle inscription - Org. : ASACM TANANARIVE
22-23 Février	FRANCE	Rallye du Maine	Nelle inscription
29-30 Mars	FRANCE	Rallye de Rouen	Nelle inscription - Org. : ASAC Normand
5- 6 Avril	AUTRICHE	Rallye de la Presse	Epreuve annulée
12-13 Avril	FRANCE	Rallye des Côtes d'Armor	Nelle inscription - Org. : ASAC Ouest
23-26 Mai	MADAGASCAR	Rallye de Madagascar	Nelle inscription - Org. : ASACM TANANARIVE
7- 8 Juin	FRANCE	Rallye de Franche-Comté	Nelle date : <u>5 Octobre</u>
27-28 Juin	FRANCE	Ronde Cévenole	Nelle date : <u>6-7 Juin</u>
31 Juil.-3 Août	ROUMANIE	Rallye du Danube	Epreuve comptant pour le <u>Championnat d'Europe des Rallyes pour Constructeurs</u>
27-28 Septembre	AUTRICHE	Rallye d'Automne de Baden	Nelle inscription - Org. : Zweigverein Baden des ÖAMTC Rainerring 12, A-2500 BADEN tél. 02252/4108
4-10 Octobre	PORTUGAL	Rallye d'Automne	Nelle date : <u>6-11 Octobre</u>
26 Octobre	FRANCE	Coupe des Pyrénées	Nelle inscription - Org. : ASA Armagnac
31- 2 Novembre	ESPAGNE	Rallye de Bilbao	Nelle inscription - Org. : Real Automovil Club de Guipuzcoa Plaza Oquendo SAN SEBASTIAN tél. 11.529

-----