FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8 PLACE DE LA CONCORDE . PARIS

BULLETIN SPORTIF

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 25 - Juillet/July 1969

SOMMAIRE

- Activités de la C.S.I. - Réunion du Bureau de la C.S.I. du 30 Juin 1969, à Reims.
- Liste additionnelle d'homologation n° 1969/5.
- Résultats provisoires des Championnats de la F.I.A. 1969.
- Calendrier Sportif International 1969.
- Calendrier International de Karting 1969.

*

* *

- ACTIVITES DE LA C.S.I. - REUNION DU BUREAU DE LA C.S.I. DU 30 JUIN 1969, à REIMS -

Le Bureau de la Commission Sportive Internationale s'est réuni à Reims le 30 Juin 1969 sous la Présidence de Monsieur Maurice Baumgartner.

Un certain nombre de décisions ont été prises.

AILERONS

Le Bureau de la C.S.I. a pris connaissance des décisions prises à Monaco concernant l'emploi des dispositifs aérodynamiques et de la demande d'interprétation formulée par les Constructeurs de Formule 1.

Le Bureau de la C.S.I. a mis au point un texte définitif prescrivant l'emploi des dispositifs aérodynamiques et il a tenu intégralement compte de la proposition

HT/RD

.../...

soumise par des Constructeurs Formule 1 pour les deux premières Formules de Course Internationales.

En ce qui concerne la Formule 3, et afin de ne pas être en contradiction flagrante avec les limites dimensionnelles actuellement en vigueur pour cette Formule, les dimensions maximales pour ladite Formule sont légèrement différentes de celles des Formules 1 et 2.

Le texte complet est le suivant :

Prescriptions générales concernant l'emploi de dispositifs aérodynamiques sur les voitures des Groupes 4, 6, 7 et les Formules de Course Internationales :

Dans l'interprétation de l'Article 252 (1) de l'Annexe "J", seront considérées indiscutablement comme carrosserie toutes parties extérieures de la voiture dépassant en hauteur le point le plus élevé des roues AV ou AR (pneus compris) à l'exception de l'arceau de sécurité et des éléments qui sont indiscutablement en rapport avec le fonctionnement du moteur et de la transmission.

Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur la stabilité du véhicule, devra être obligatoirement montée sur la partie entièrement suspendue de la voiture et devra être fermement verrouillée lorsque la voiture se déplace.

Ni l'arceau de sécurité, ni l'un des éléments en rapport avec le fonctionnement du moteur ou de la transmission ne devront entraîner d'effet aérodynamique en créant une poussée verticale.

Toute projection extérieure dans un plan horizontal devra avoir un rayon minimal de 1,5 cms. Le bord d'attaque de tout aileron fixé à l'avant de la voiture ne devra pas être tranchant.

Prescriptions supplémentaires pour les Formules Internationales de Course

Aucun élément de la carrosserie, à l'exception de l'arceau de sécurité, ne peut dépasser en hauteur un plan horizontal situé à 80 cms au-dessus du point le plus bas de la structure entièrement suspendue de la voiture.

Formules 1 et 2

Derrière les roues AV la carrosserie ne peut dépasser une largeur maximale de 110 cms (toutefois, l'exception actuelle

.../... HT/RD

prévue par l'Annexe J pour les réservoirs de carburant latéraux reste valide).

La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 150 cms au total.

Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV, d'une largeur totale de plus de 110 cms, ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV.

Formule 3

Derrière les roues AV la carrosserie ne peut dépasser une largeur maximale de 95 cms (toutefois, l'exception actuelle prévue par l'Annexe J pour les réservoirs de carburant latéraux reste valide).

La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 135 cms au total.

Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV d'une largeur totale de plus de 95 cms ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV.

Prescriptions supplémentaires pour les Groupes 4, 6 et 7

La partie supérieure de tout passage d'air dans la carrosserie définissant une ouverture vers l'avant ne peut être située au-dessus d'un plan horizontal se trouvant à 80 cms au-dessus du point le plus bas de la partie entièrement suspendue de la voiture.

La largeur maximale de la carrosserie ne devra pas dépasser de plus de 20 cms la largeur maximale mesurée entre les deux plans verticaux tangents à la face extérieure des roues AV ou AR.

Date d'application

Immédiate pour les Formules 1, 2 et 3 ainsi que pour les Groupes 4 et 6. En ce qui concerne le Groupe 7 (voitures de course bi-place) la date d'application est fixée au 1er Janvier 1970.

Voitures de Course de Formule libre

Les Automobile Clubs Nationaux responsables de la réglementation de telles Formules devront soumettre à la C.S.I. dans les plus brefs délais possibles les prescriptions qu'ils appliqueront en matière de dispositifs aérodynamiques et qui devront respecter l'esprit des prescriptions ci-dessus.

HT/RD

.../...

Le Bureau de la C.S.I. est conscient du fait que les prescriptions en matière de dispositifs aérodynamiques tant pour les Formules Internationales de Course que pour les Groupes 4, 6 et 7 ont dû être introduites dans un délai extrêmement bref, et que par conséquent, aucune étude sérieuse des problèmes à long terme de tous les aspects de l'aérodynamisme dans la Course Automobile n'a pu être faite.

Par conséquent, le Bureau a l'intention d'organiser le plus rapidement possible une réunion à laquelle seront invités un certain nombre d'experts de l'aérodynamisme et de ses applications dans la Course Automobile.

AVENIR DE LA FORMULE INTERNATIONALE DE COURSE N° 1

Après avoir pris connaissance des opinions exprimées par des Constructeurs de Formule 1 à la conférence du 22 Juin 1969 à Amsterdam, le Bureau a décidé de soumettre un ensemble de propositions à la C.S.I. lors de sa prochaine réunion plénière en Octobre 1969.

La 1ère Formule de Course Internationale de la F.I.A. devrait continuer à être basée sur un moteur à pistons alternatifs.

Le nombre de cylindres devrait être limité à 12 au maximum. Le principe d'une modification éventuelle des formules d'équivalence pour les moteurs Wankel, les moteurs à turbines et éventuellement d'autres types de moteurs, avec un préavis réduit tel qu'il est fixé actuellement dans l'Annexe J, devrait être maintenu.

En ce qui concerne la cylindrée moteur maximale (pistons alternatifs) actuellement en vigueur (3000 cm3), le Bureau est d'avis qu'il y a lieu de maintenir cette cylindrée à moins que la C.S.I. ne réussise à introduire une cylindrée moteur unique pour les types de courses mondiales les plus importants.

a - La Formule de Course Internationale N° 1
b - Le Championnat International des Marques
c - Indianapolis
d)- La série Can. Am.

Dans ce seul cas le Bureau estime que l'augmentation de la cylindrée moteur de la Formule 1 jusqu'à 4000 cm3 pourra être justifiée.

En outre, l'introduction de cette cylindrée unique pour moteurs de conception libre devrait être accompagnée de l'introduction d'une formule d'équivalence destinée aux moteurs

dérivés de la production de série. Par "dérivés de la série" il faut entendre des moteurs à 8 cylindres maximum avec un seul arbre à cames et des soupapes actionnées par des culbuteurs. La cylindrée moteur proposée pour ce genre de moteurs serait de 5 000 cm3.

Le Bureau espère obtenir avant la réunion plénière de la C.S.I. en Octobre, une réponse définitive de l'Autorité Sportive Nationale des Etats-Unis sur la possibilité d'introduire une telle formule pour Indianapolis et la série Can.Am. Si cette possibilité devient réalité, le Bureau proposera à la C.S.I. d'introduire les cylindrées moteur précitées tant pour la Formule de Course Internationale n° 1 que pour le Championnat International des Marques avec les préavis appropriés.

AVENIR DE LA FORMULE 2 .

Le Bureau proposera à la C.S.I. d'adopter des nouvelles spécifications pour la Formule de Course Internationale N° 2 qui sont les suivantes :

a) moteurs à pistons alternatifs non-suralimentés, dérivés d'un moteur équipant un modèle de voiture dont la F.I.A. a constaté la production en série d'au moins 1000 exemplaires. (bloc-moteur et la culasse utilisés doivent avoir subi toutes les séquences d'usinage de la production normale);

b) cylindrée maximale 2000 cm3. Cette cylindrée pourrait être obtenue par modification de l'alésage et/ou de la course d'origine;

c) modification admise : outre la liberté de changer le vilebrequin et les bielles, les modifications admises seront celles autorisées pour les Groupes 2 ou 4 de l'Annexe J (1970);

d) boîte de vitesses : 5 rapports maximum, compte non-tenu de la marche arrière. Transmission par 2 roues au maximum;

e) poids minimum :

avec moteur à 4 cylindres : 450 kgs
avec moteur à 6 cylindres : 475 kgs
avec moteur
de plus de 6 cylindres : 500 kgs
(ces poids comprennent l'augmentation de 30 kgs récemment imposée pour certaines mesures de sécurité).

Validité : du 1er Janvier 1972 au 30 Décembre 1975.

*

* *

HT/RD

.../...

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 25 - July 1969

C O N T E N T S

- Activities of the C.S.I. - Meeting of the C.S.I. Executive Board on 30th June 1969, in Rheims.
- Additionnal recognition list n° 1969/5.
- Provisional results of 1969 F.I.A. Championships.
- 1969 International Sporting Calendar.
- 1969 International Karting Calendar.

*

* *

- ACTIVITIES OF THE C.S.I. - MEETING OF THE C.S.I. EXECUTIVE BOARD ON 30th JUNE 1969, in RHEIMS -

The Executive Board of the International Sporting Commission met in Rheims on 30th June 1969, under the chairmanship of Mr. Maurice Baumgartner.

A certain number of decisions were made.

AEROFOILS

The Executive Board was notified of the decisions made in Monte-Carlo as regards the use of aerodynamic devices and also of the request for interpretation thereof as expressed by the Formula 1 manufacturers.

The C.S.I. Executive Board drew up the final text governing the use of aerodynamic devices, and integrally retained the proposal submitted by Formula 1 manufacturers as regards the first two international Racing Formulae.

However, as regards Formula 3, and in order to avoid an obvious contradiction with the dimensional limits presently valid for this Formula, the maximum dimensions applicable for the said Formula will be slightly different from those of Formulae 1 and 2.

The complete text is as follows :

.../... HT/RD

General prescriptions on the use of aerodynamic devices on cars of groups 4, 6, 7 and International Racing Formulae :

In interpreting Art. 252 (1) of Appendix J, shall definitely be considered as coachwork all external parts of the car which extend above the highest point of either the front or rear wheels (with tyres) with the exception of units definitely associated with the functionning of the engine or transmission and the anti roll bar.

Any specific part of the car which has an aerodynamical influence on the stability of the vehicle must be mounted on the entirely sprung part of the car and shall be firmly fixed whilst the car is in motion.

Neither the anti roll bar, nor any of the units associated with the functionning of the engine or transmission shall have an aerodynamic effect by creating a vertical thrust.

All external projections swinging in an horizontal plane shall have a minimum radius of 1,5 cm. The leading edge of any aerofoil fixed to the front of the car shall not be sharp.

Supplementary prescriptions for International Racing Formulae

No part of the coachwork, with the exception of the anti roll bar, shall exceed in height an horizontal plane, 80cm above the lowest point of the entirely sprung structure of the car.

Formulae 1 and 2

Behind the front wheels, the coachwork shall not exceed a maximum width of 110 cm (nevertheless, the present exception provided for in Appendix J as regards lateral fuel tanks remains valid).

The coachwork ahead of the front wheels may be extended to an overall maximum width of 150 cm.

Nevertheless, any part of the coachwork ahead of the front wheels, exceeding an overall width of 110 cm, shall not extend above the height of the front wheel rims.

Formula 3

Behind the front wheels, the coachwork must not exceed a maximum width of 95 cm (nevertheless, the present exception provided for in Appendix J for lateral fuel tanks remains valid).

The coachwork ahead of the front wheels may be extended to an overall maximum width of 135 cm.

Nevertheless, no part of the coachwork ahead of the front wheels, exceeding an overall width of 95 cm, shall extend above the height of the front wheel rims.

Supplementary prescriptions for groups 4, 6 and 7

The highest point of any forward facing gap in the coachwork shall not be situated above an horizontal plane, 80 cm above the lowest point of the entirely sprung structure of the car.

The maximum width of the coachwork shall not exceed by more than 20 cm the maximum width measured between the two vertical planes tangent to the outer face of the front or rear wheels.

Application date

Immediately for Formulae 1, 2 and 3, as well as for Groups 4 and 6. As regards Group 7 (two-seater racing cars), the application date has been fixed on 1st January 1970.

Formula "libre" racing cars

National Automobile Clubs responsible for the regulations governing such Formulae shall submit to the C.S.I., within the shortest possible time, the prescriptions they intend to apply as regards aerodynamical devices, which prescriptions will have to follow, as closely as possible, the spirit of the rules explained here-above.

The C.S.I. Executive Board is aware that the prescriptions concerning aerodynamical devices, as well for the International Racing Formulae as for Groups 4, 6 and 7, had to be introduced on very short notices and, therefore, no serious study could be undertaken as regards the long-term problems of all the aspects of aerodynamics as applied to motor racing.

Therefore, it is the Board's intention to call as soon as possible a meeting to which will be invited a certain number of experts in aerodynamics and its special applications to motor racing.

FUTURE OF INTERNATIONAL RACING FORMULA N° 1

After hearing the opinions expressed by Formula 1 manufacturers at the conference held on 22nd June 1969, in Amsterdam, the Executive Board decided to submit to the CSI, during its next full meeting in October 1969, a complete set of proposals.

.../... HT/RD

The 1st F.I.A. International Racing Formula should keep reciprocating piston engine as its basic criterion.

The maximum number of cylinders should be limited at 12.

The principle of a possible modification of equivalence formulae for Wankel engines, turbine engines and possibly other types of engines, should be retained, with the reduced previous notice presently fixed in Appendix J.

As regard the maximum cylinder-capacity (reciprocating pistons) presently valid (3000 cc), the Board was of opinion that it would be advisable to retain this cylinder-capacity, unless the C.S.I. would succeed in introducing a single cylinder-capacity, common to all major types of World Motor Races.

a - International Racing Formula N° 1
b - International Championship for Makes
c - Indianapolis
d - Can-Am series.

The Executive Board deemed that only in such a case an increase of the Formula 1 cylinder-capacity to 4000 cc could be justified.

Moreover, the introduction of this single cylinder-capacity for all engines of free design should be linked with the introduction of a formula of equivalence meant for engines derived from series-production. By "derived from series-production" should be understood engines with a maximum of 8 cylinders, a single camshaft and rocker operated valves. The cylinder-capacity proposed for this type of engine would be 5000 cc.

The Board hopes to obtain, before the full C.S.I. meeting of October, a final answer from the National Sporting Authority of the United States on the possibility of introducing such a Formula for Indianapolis and the Can-Am series. Should this possibility become a reality, the Board would propose to the C.S.I. that the above mentioned cylinder-capacities be introduced, with the appropriate previous notices, as well for the International Racing Formula N° 1 as for the International Championship for Makes.

FUTURE OF INTERNATIONAL RACING FORMULA N° 2

The Executive Board will request the C.S.I. to approve the following new specifications established for the International Racing Formula N° 2 :

a) reciprocating piston engines, non supercharged, derived from an engine which equips a model of car for which the F.I.A.

has ascertained a series-production of at least 1000 units. (the engine-block and cylinder-head used must have gone through all stages of machining of the normal series-production);

b) maximum cylinder-capacity : 2000 cc. This cylinder-capacity may be obtained by modifying the original bore and/or stroke;

c) modifications allowed : in addition to the freedom to change the crank shaft and connecting rods, the authorized modifications will be those of Groups 2 and 4 of Appendix J;

d) gear box : 5 gears maximum, not included the reverse gear. Transmission through maximum 2 wheels;

e) minimum weight :

with an engine of 4 cylinders : 450 kgs
with an engine of 6 cylinders : 475 kgs
with an engine of more than 6 cylinders : 500 kgs

(These weights include the increase of 30 kgs, recently imposed for certain safety measures).

Validity : First January 1972 to 30th December 1975.

*

* *

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

MODIFICATIONS & ADDITIONS A LA LISTE GENERALE 1969

LISTE ADDITIONNELLE 1969/5

- HOMOLOGATIONS VALABLES A PARTIR DU 1er JUILLET 1969 -

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE

ALLEMAGNE FEDERALE		
AUTO UNION	5294	Audi 100 / 100 S / 100 LS (1760)
FORD	5295	Capri 1,3 ltr (1288)
	5296	Capri 1,5 ltr (1498)
	5297	Capri 1,7 ltr (1699)
	5298	Capri 2,3 ltr (2293)
ETATS-UNIS		
CHEVROLET	5293	Camaro 12437 (4956)
FRANCE		
CITROEN	5299	DS 20 (1985)
GRANDE-BRETAGNE		
FORD	5300	1300 Capri Super (1298)
	5301	1600 Capri Super (1599)
	5302	2000 Capri Super (1996)
VAUXHALL	5303	Viva Epic "Deluxe" 90 (1159)
ITALIE		
FIAT	5304	128 (1116)
JAPON		
FUJI	5305	Subaru FF-1 A-14 (1088)

GROUPE II - VOITURES DE TOURISME

ALLEMAGNE FEDERALE		
DAIMLER BENZ	1566	250 CE (2496)
	1573	250 C (2496)
FORD	1567	Capri 2 litres (1998)
OPEL	1568	Rekord C (L6) (2239)

HT/RD

.../...

GRANDE-BRETAGNE

VAUXHALL	1569	Viva 1600 "Deluxe" (1599)

JAPON

FUJI	1570	Subaru FF-1 Sports Sedan (1088)
TOYOTA	1571	Toyota Publica SL KP 30S (1077)

TURQUIE

ANADOL	1572	A1 (1298)

GROUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME

ALLEMAGNE FEDERALE

OPEL	615	GT 1100 (1078)

ARGENTINE

DODGE	616	GT (3687)
FORD	617	Fairlane (4785)

GRANDE-BRETAGNE

JAGUAR	618	4,2 "E" Type 2 + 2 Séries 2 (4235)
	619	4,2 "E" Type Séries 2 (4235)

ITALIE

LANCIA	620	Fulvia Sport 1,3 S (1298)
FRANCIS LOMBARDI	621	850 Grand Prix (843)

- EXTENSIONS D'HOMOLOGATION -

V = Variante

E = Evolution normale du type

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE

ALLEMAGNE EST

A.W.E EISENACH	5116/2/1V	AWE 353 (992) - puissance moteur

ALLEMAGNE FEDERALE

B. M. W.	5117/20/16V	1600 - 2 (1573) - carter avec cloison *

.../... HT/RD

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

B. M. W.	5117/21/17V	1600 - 2 (1573) - pare-brise - lunette AR - vitres latérales
	5120/9/5V	2000 (1990) - pare-brise - lunette AR - vitres latérales
	5120/10/6V	2000 (1990) - boîte de vitesses automatique
	5144/4/3V	2000 CS (1990) - pare-brise
	5217/4/3V	1600 TI (1573) - cartér avec cloison *
	5258/3/2V	2002 (1990) - boîte à 5 vitesses
	5258/4/3V	2002 (1990) - carter avec cloison *
	5258/5/4V	2002 (1990) - pare-brise - lunette AR - vitres latérales
	5267/1/1V	1800/68 (1766) - pare-brise - lunette AR - vitres latérales
	5268/1/1V	2500 (2494) - pare-brise - lunette AR - vitres latérales - stabilisateur AV et AR
FORD	5238/5/4V	P7 /17 M/1,7 ltr. (1699) - réservoirs d'essence *
	5239/5/4V	P7 /17 M/1,5 ltr. (1498) - réservoirs d'essence *
	5240/5/4V	P7 /20 M/2 ltr. (1998) - réservoirs d'essence *
	5241/9/7V	P7 /20 M/2,3 ltr. (2293) - réservoirs d'essence *

HT/RD

.../...

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

FORD	5295/1/1V	Capri 1,3 l. (1298) - jantes de 6 pouces en magnésium * - jantes de 7 pouces en magnésium *
	5295/2/2V	Capri 1,3 l. (1298) - bilstein strut * - amortisseur bilstein * - alternateur * - radiateur d'huile * - extensions aux ailes * - tableau de bord type compétition * - ajusteurs carrossage * - suspension AR * - montage des "struts bilstein" * - châssis auxiliaire renforcé *
	5295/3/3V	Capri 1,3 l. (1298) - rapport différentiel * - emplacement de batterie *
	5296/1/1V	Capri 1,5 l. (1498) - jantes de 6 pouces en magnésium * - jantes de 7 pouces en magnésium *
	5296/2/2V	Capri 1,5 l. (1498) - rapport différentiel * - emplacement de batterie * - "struts bilstein" * - amortisseur bilstein * - alternateur * - radiateur d'huile * - ajusteurs carrossage *
	5296/3/3V	Capri 1,5 l. (1498) - extensions aux ailes * - tableau de bord * - suspension AR * - montage des "struts bilstein" * - châssis auxiliaire renforcé *
	5297/1/1V	Capri 1,7 l. (1699) - jantes de 6 pouces en magnésium * - jantes de 7 pouces en magnésium *

.../... HT/RD

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

FORD	5297/2/2V	Capri 1,7 l. (1699) - rapport différentiel * - emplacement de batterie * - "struts bilstein" * - ajusteurs carrossage * - radiateur d'huile *
	5297/3/3V	Capri 1,7 l. (1699) - extensions aux ailes * - tableau de bord * - suspension AR * - montage "struts bilstein" * - châssis auxiliaire renforcé *
	5298/1/1V	Capri 2,3 l. (2293) - jantes de 6 pouces en magnésium * - jantes de 7 pouces en magnésium *
	5298/2/2V	Capri 2,3 l. (2293) - collecteur d'échappement * - embrayage * - radiateur d'huile * - tuyau d'échappement * - emplacement de batterie *
	5298/3/3V	Capri 2,3 l. (2293) - rapport différentiel * - ajusteurs carrossage * - "struts bilstein" * - amortisseurs "bilstein" * - montage "struts bilstein" * - suspension AR *
	5298/4/4V	Capri 2,3 l. (2293) - extensions aux ailes * - tableau de bord * - châssis auxiliaire renforcé * - ressort de soupape *
	5298/5/5V	Capri 2,3 l. (2293) - réservoir d'essence *
N. S. U.	5002/10/6E	NSU 1000 LS (996) - culbuteurs - roues - paliers arbre à cames
	5056/5/4E	NSU Prinz 4 (598) - roues - voies AV et AR

HT/RD

.../...

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

N. S. U.	5127/7/6E	NSU 110 S-SE (1177) - culbuteurs - roues - paliers arbre à cames
	5226/6/3E	NSU TT 1200 (1177) - errata
	5226/7/4E	NSU TT 1200 (1177) - culbuteurs - roues - paliers arbre à cames - collecteur d'admission
OPEL	5008/4/2E	Kadett B (1078) - feux AR - tableau de bord "Sedan" - tableau de bord "Deluxe" - suspension AR - extension à la boîte de vitesses - tuyau d'échappement - poids - sièges séparés - stabilisateur - diamètre du ventilateur - rapport différentiel
	5008/5/3V	Kadett B (1078) - lunette AR * - pare-brise * - stabilisateur AV *
	5008/6/4V	Kadett B (1078) - phares et calandre version export
	5008/7/5V	Kadett B (1078) - culasse * - collecteur d'admission * - carburateur * - filtre à air * - collecteur d'échappement * - tuyau d'échappement *
	5008/8/6V	Kadett B (1078) - sièges AV * - sièges baquets * - jantes * - pont auto-bloquant * - rapport de différentiel * - tôle de protection *

.../... HT/RD

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

OPEL	5242/5/2E	Commodore GS (2490) - errata
	5242/6/4V	Commodore GS (2490) - freins à disques ventilés *
VOLKSWAGEN	5119/2/2V	VW 1500 (1493) - transmission - suspension - freins, double-circuit - arbres de transmission
FRANCE		
CITROEN	5299/1/1V	DS 20 (1985) - DS 20 M
PEUGEOT	5260/1/1V	504 (1796) - boîte de vitesses automatique
GRANDE-BRETAGNE		
AUSTIN/MORRIS COOPER	5013/6/4E	Mini Cooper (998) - erratum
	5028/16/11V	Mini Cooper S (1275) - jantes 12 pouces en magnésium *
FORD	5300/1/1V	1300 Capri Super (1298) - modèle G.T.
	5300/2/2V	1300 Capri Super (1298) - jantes de 5 pouces - jantes de 6 pouces *
	5300/3/3V	1300 Capri Super (1298) - boîte de vitesses * - carter d'embrayage *
	5300/4/4V	1300 Capri Super (1298) - radiateur d'huile * - pont auto-bloquant * - poulie vilebrequin * - carter différentiel * - châssis auxiliaire renforcé *
	5300/5/5V	1300 Capri Super (1298) - suspension AV renforcée * - rapports différentiel *
	5301/1/1V	1600 Capri Super (1599) - modèle GT

HT/RD

.../...

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

FORD	5301/2/2V	1600 Capri Super (1599) - jantes de 5 pouces - jantes de 6 pouces *
	5301/3/3V	1600 Capri Super (1599) - boîte de vitesses * - carter d'embrayage *
	5301/4/4V	1600 Capri Super (1599) - radiateur d'huile * - pont auto-bloquant * - poulie vilebrequin * - châssis auxiliaire renforcé *
	5301/5/5V	1600 Capri Super (1599) - suspension AV renforcée * - rapports différentiel *
	5302/1/1V	2000 Capri Super (1996) - boîte de vitesses automatique
	5302/2/2V	2000 Capri Super (1996) - jantes de 5 pouces - jantes de 6 pouces *
	5302/3/3V	2000 Capri Super (1996) - boîte de vitesses * - carter d'embrayage *
	5302/4/4V	2000 Capri Super (1996) - radiateur d'huile * - pont auto-bloquant * - carter différentiel * - châssis auxiliaire renforcé *
	5302/5/5V	2000 Capri Super (1996) - suspension AV renforcée * - rapports différentiel *
	5211/24/24V	Escort GT (1297) - rapports différentiel * - pont auto-bloquant *
	5213/16/16V	Escort Super (1297) - rapports différentiel - pont auto-bloquant *
	5214/16/16V	Escort De Luxe (1098) - rapports différentiel - pont auto-bloquant *

.../... HT/RD

---

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

FORD	5256/16/16V	Escort (940) - rapports différentiel - pont auto-bloquant *
VAUXHALL	5137/5/5V	Viva/Epic "SL 90" (1159) - carrosserie 4 portes
	5303/1/1V	Viva/Epic "Deluxe" 90 (1159) - carrosserie 4 portes
ITALIE		
ALFA-ROMEO	5046/6/3V	Giulia Super (1570) - jantes * - rapports différentiel *
	5215/4/2V	1750 Berlina (1779) - conduite à droite - rapports différentiel *
FIAT	5165/5/3E	124 Coupé Sport (1438) - erratum
	5165/6/4E	124 Coupé Sport (1438) - carburateur
	5216/2/2E	850 Spécial (843) - carburateur - collecteur d'échappement
	5232/2/2E	850 Sport Coupé (903) - carburateur - collecteur d'échappement
	5255/3/1E	124 Spécial (1438) - carburateur
JAPON		
TOYOTA	5236/1/1V	Corolla Sprinter KE 15 (1077) - freins à disque AV *
PAYS-BAS		
DAF	5228/3/3V	Daf 55 (1108) - carrosserie break - rapport direction *

GROUPE II - VOITURES DE TOURISME

ALLEMAGNE FEDERALE		
B. M. W.	1448/5/2V	2000 CA (1990) - pare-brise - lunette AR - vitres latérales

HT/RD

.../...

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

B. M. W.	1550/3/3V	2002 TI (1190) - boîte à 5 vitesses
	1550/4/4V	2002 TI (1990) - carter avec cloison
	1550/5/5V	2002 TI (1990) - pare-brise - lunette AR - vitres latérales
	1558/1/1V	2800 CS Automatique (2788) - pare-brise - lunette AR - vitres latérales
FORD	1567/1/1V	Capri 2 l. (1998) - jantes de 6 pouces en magnésium - jantes de 7 pouces en magnésium
	1567/2/2V	Capri 2 l. (1998) - rapport différentiel - emplacement de batterie - "bilstein struts" - amortisseur "bilstein" - ajusteur carrossage - alternateur - radiateur d'huile
	1567/3/3V	Capri 2 l. (1998) - tuyaux d'échappement - extensions aux ailes - tableau de bord type compétition - châssis auxiliaire renforcé - suspension AR - montage "bilstein struts"
N. S. U.	1488/6/4E	N.S.U. TTS (996) - culbuteurs - roues - paliers arbre à cames - collecteur d'admission
<u>GRANDE-BRETAGNE</u>		
FORD	1524/21/21V	Escort Twincam (1558) - rapports différentiel - pompe à huile renforcée - phares AV - montage des roues

.../... HT/RD

FORD	1524/22/22V	Escort Twincam (1558) - rapports différentiel - pont auto-bloquant
	1524/23/23V	Escort Twincam (1558) - suspension AV
TRIUMPH	1549/1/1V	25 PI (2498) - jantes en magnésium

ITALIE

ABARTH	1470/3/2V	Fiat Abarth 595 (594) - soupape d'échappement - poulie générateur - fixation du démarreur renforcée
GIANNINI	1548/1/1V	Fiat Giánnini 590 GT (586) - collecteur d'échappement - capot moteur - vilebrequin sans contre-poids - collecteur d'admission incorporé dans couvercle des soupapes - jantes - extensions aux ailes - montage de jantes larges

GROUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME

ALLEMAGNE FEDERALE

OPEL	611/1/1E	GT 1900 (1897) - Errata
PORSCHE	547/5/3V	911 S (1991) - culbuteur
	577/2/1V	911 T (1991) - culbuteur
	607/1/1V	911 T 1969 (1991) - culbuteur
	608/2/2V	911 S 1969 (1991) - culbuteur - extension aux ailes
	609/1/1V	911 E (1991) - culbuteur

ARGENTINE

DODGE	616/1/1V	GT (3687) - embrayage - roues

HT/RD

.../...

DODGE	616/2/2V	GT (3687) - tôle de protection du carter
ITALIE		
ABARTH	539/5/3E	Fiat Abarth 1000 OTS Coupé (982) - bloc moteur
	539/6/3V	Fiat Abarth 1000 OTS Coupé (982) - pont auto-bloquant
BERTONE	604/1/1V	850 Sport Racer Berlinetta (903) - capacité réservoir d'essence - portières en aluminium - capot moteur en aluminium - capot de coffre en aluminium - vitres en plastique - jantes en magnésium - capacité du système de refroidissement - rapports différentiel - rapports boîte de vitesses - collecteur d'échappement - radiateur d'eau
FIAT	562/6/5E	124 Sport Spider (1438) - carburateur
	562/7/6E	124 Sport Spider (1438) - erratum
	562/8/2V	124 Sport Spider (1438) - suspension renforcée - rapports boîte de vitesses
	594/2/2E	850 Sport Spider (903) - carburateur - collecteur d'admission
	594/3/1V	850 Sport Spider (903) - hard-top - jantes en alliage - suspension renforcée

*

* *

.../... HT/RD

- RESULTATS PROVISOIRES DES CHAMPIONNATS F.I.A. 1969 -

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS

	Afrique du Sud	Espagne	Monte Carlo	Pays-Bas	TOTAL
1. J. STEWART	9	9		9	27
2. G. HILL	6		9		15
3. J. SIFFERT	3		4	6	13
4. D. HULME	4	3	1	3	11
5. P. COURAGE			6		6
6. J.P. BELTOISE	1	4			5
7. C. AMON				4	4
8. R. ATTWOOD			3		3
J. ICKX		1		2	3
10. J. SURTEES		2			2
11. J. BRABHAM				1	1

COUPE INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS F 1

	Afrique du Sud	Espagne	Monte Carlo	Pays-Bas	TOTAL
1. MATRA-FORD	9	9		9	27
2. LOTUS-FORD	6		9	6	21
3. Mc LAREN-FORD	4	6	2	3	15
4. BRABHAM-FORD		1	6	2	9
5. FERRARI				4	4
6. BRM		2			2

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DES MARQUES

(Seuls les cinq meilleurs résultats sont à retenir
Only the five best results are to be retained).

	Daytona	Sebring	Brands Hatch	Monza	Targa	Spa	Nürburg-ring	Le Mans	TOTAL
1. PORSCHE	4	4	9	9	9	9	9	6	45

HT/RD

.../...

	Daytona	Sebring	Brands Hatch	Monza	Targa	Spa	Nürburg-ring	Le Mans	TOTAL
2. FORD		9	2	3			1	9	24
3. FERRARI		6	3			6			15
4. LOLA-CHEVROLET	9	1		2		2			14
5. CHEVRON-BMW	3								3
MATRA								3	3
ALFA-ROMEO					2	1			3
8. ALPINE-RENAULT				1					1

COUPE INTERNATIONALE DES VOITURES DE GRAND TOURISME

(Seuls les cinq meilleurs résultats sont à retenir
Only the five best results are to be retained).

	Daytona	Sebring	Brands Hatch	Monza	Targa	Spa	Nürbur-gring	Le Mans	TOTAL
1. PORSCHE	9	6		9	9	9	9	9	45
2. CHEVROLET	3	9				3			15
3. FERRARI	1					6			7

TROPHEE D'EUROPE DES CONDUCTEURS F 2

(Voir bulletin n° 24 du mois de Juin
See bulletin n° 24 of June).

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS

(Seuls les pilotes ayant obtenu au moins 10 points sont mentionnés. Only drivers having obtained at least 10 points are mentioned).

	Rallye de Suède	San Remo	Tulipes	Autriche	TOTAL
1. H. KÄLLSTROM	5	13		10	28
G. HÄGGBOM	5	13		10	28
3. G. STAPELEARE			13	5	18
A. AERTS			13	5	18

.../... HT/RD

	Rallye de Suède	San Remo	Tulipes	Autriche	TOTAL
5. S. LAMPINEN	10			4	14
A. HERTZ	10			4	14
7. H. MIKKOLA				13	13
L. HELMER				13	13
B. WALDEGÄRD	13				13
M. WOOD	13				13
11. DELFERRIER		4	7		11
HAXHE		4	7		11
13. R. SLOTEMAKER			10		10
F.v.d. GEEST			10		10

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR MARQUES

	Acropole	TOTAL
1. PORSCHE	13	13
2. FORD GB	10	10
3. DAF	8	8
4. N. S. U.	7	7
5. OPEL	5	5

-=-=-=-=-

HT/RD

.../...

FG/RD

7 Juillet 1969

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1969

CIRCULAIRE ADDITIONNELLE N° 7

CATEGORIE I - Epreuves de vitesse internationales

CATEGORIE N - Epreuves nationales à participation étrangère autorisée.

Date	Pays	Cat.	Epreuve	Observations
1 Juin	AUTRICHE	N	Course de côte de Behamberg	Nelle date : 6 Juillet
* 21-22 Juin	ETATS-UNIS	N	Course à Sears Point (C-SCCA)	Nelle inscription. Org. : S.C.C.A. P.O. Box 791. WESTPORT Conn.
* 22 Juin	AUTRICHE	N	Course de côte de Koralpe	Epreuve annulée.
* 21-22 Juin	ETATS-UNIS	N	Course à Bridgehampton (T)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
26 Juin	ANDORRE	N	Course de côte de Fra Miguel	Nelle date : 18 Septembre
5-6 Juillet	ETATS-UNIS	N	Course à Donnybrooke (T)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
* 6 Juillet	ETATS-UNIS	N	Course à Seattle (C-SCCA)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
6 Juillet	FRANCE	N	Course de côte de Corsavy	Epreuve annulée.
18-20 Juillet	ETATS-UNIS	N	Course à Bryar Motorsport Park (T)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
20 Juillet	FRANCE	N	Course de côte de Cacharat	Nelle inscription. Org. : A.S.A.C. du Forez. 9 Rue du Gl Foy 42 - ST ETIENNE.
27 Juillet	FRANCE	N	Course de côte d'Aullène la Veccia	Nelle inscrip. Org. : ASAC CORSICA Hôtel Solemar. 14 Bd Lantivy 20 - AJACCIO.

.../...

2-3 Août	ETATS-UNIS	N	Course à Bridgehampton (C-SCCA)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
9-10 Août	ETATS-UNIS	N	Course à Donnybrooke (C-SCCA)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
9-10 Août	ETATS-UNIS	N	Course à Watkins Glen (T)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
17 Août	BELGIQUE	N	Trophée de la Mer du Nord	Nelle date : 3 Août
1 Sept.	ETATS-UNIS	N	Course à Lime Rock Park (C-SCCA)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
6-7 Sept.	ETATS-UNIS	N	Course à Riverside (T)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
14 Sept.	FRANCE	N	Course de côte de l'A.S.A. Varoise	Nelle date : 28 Septembre
21 Sept.	FRANCE	N	Course de côte de St Cézaire et du Ferrier	Nelle date : 13-14 Septembre. Nelle appellation : Course de côte de St Cézaire et Gourdon-Caussols.
28 Sept.	FRANCE	N	Course de côte du Col de l'Orme	Nelle date : 5 Octobre.
4 Octobre	AFRIQUE DU SUD	N	Trophée de Printemps (1,2,GT,T)	Nelle inscrip. Org. : South African Motor Racing Club. P.O. Box 4961 JOHANNESBURG.
27 Décembre	GDE-BRETAGNE (NELLE-ZELANDE)	N	Course à Bay Park (C-2500)	Nelle inscrip. Org. : Bay of Plenty Motor Racing Association. Nlle Zélande.

R A L L Y E S

27-29 Juin	FRANCE	Rallye des Cimes	Nelle date : 6-7 Septembre
4-10 Octobre	PORTUGAL	Rallye d'Automne	Date définitive : 4-11 Octobre
15-16 Novembre	FRANCE	Rallye d'Automne	Nelle inscrip. Org. : ASAC Sport Océan c/o M. Hible. BP 153. 17-LA ROCHELLE

N.B. Les épreuves marquées d'un * ont déjà fait l'objet d'une publication séparée au cours du mois de Juin.
Events with an * have already been included in additionnal circulars in the course of June.

FG/RD

7 Juillet 1969

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DE KARTING

1 9 6 9

Circulaire Additionnelle N° 7

Date	Pays	Epreuve	Observations
* 15 Juin	AUTRICHE	Course à Innsbruck	Nelle inscription. Org. : ARBO/ Innsbruck. Ing. Etzel Strasse, 81 A-6020 INNSBRUCK.
6 Juillet	FRANCE	6 Heures de Carpentras	Epreuve annulée.
13 Juillet	FRANCE	Course à Mulhouse	Nouvelle inscription. Org. : KC Mulhouse

-=-=-=-=-

NB. Les épreuves marquées d'un * ont déjà fait l'objet d'une publication séparée au cours du mois de Juin.
Events with an * have already been included in additionnal circulars in the course of June.

-=-=-=-=-