

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8 PLACE DE LA CONCORDE . PARIS

BULLETIN SPORTIF

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 36 - Juin/June 1970

S O M M A I R E

- Compte-rendu des activités de la C.S.I.
- Réservoirs de sécurité.
- Arceaux de sécurité pour les Groupes 1 à 6.
- Fusion des Groupes 5 et 6.
- Annulation d'épreuves de Championnat.
- Carburant F.I.A.
- Liste additionnelle d'homologation n° 1970/6.
- Résultats provisoires des Championnats de la F.I.A. 1970.
- Ossature définitive du Calendrier 1971.
- Calendrier Sportif International 1970.
- Calendrier International de Karting 1970.

*

* *

- COMPTE-RENDU DES ACTIVITES DE LA C.S.I. -

Réunion plénière des 5.6 Mai 1970

La Commission Sportive Internationale s'est réunie les 5.6 Mai 1970 à Florence (Italie) sous la Présidence de Monsieur Maurice Baumgartner.

I - CONVENTION FINANCIERE CONCLUE ENTRE ORGANISATEURS DE GRANDS PRIX EUROPEENS ET CONCURRENTS F1

La C.S.I. a décidé d'étudier les termes de la

convention passée entre organisateurs et concurrents à Genève en Mars 1970 et en particulier ses conséquences sur le plan sportif. En attendant les résultats de cette étude, la C.S.I. recommande vivement aux organisateurs européens de ne pas utiliser la deuxième alternative de sélection constituée en fait par une petite course des non qualifiés d'office et précédant l'épreuve proprement dite.

II - REGIME DES CHAMPIONNATS DE LA F.I.A. 1971

Aucun changement fondamental n'est proposé au régime des Championnats 1971, sauf en ce qui concerne le Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme où les divisions de cylindrée sont modifiées comme suit :

- I : 0 à 1300 (au lieu de 0 à 1000)
- II : 1300 à 2000 (au lieu de 1000 à 1600)
- III : au-dessus de 2000

En outre la C.S.I. décide d'accorder définitivement à partir de 1971 à la série CANAM le statut de Championnat régional de la F.I.A.

La demande pour l'octroi de ce titre avait été faite par l'Automobile Competitions Committee for the United States (ACCUS-FIA) et le Canadian Automobile Sports Club (CASC).

III - ENREGISTREMENT DE FORMULES NATIONALES

La C.S.I. a approuvé un règlement de base permettant l'enregistrement par la F.I.A. des formules dites nationales, c'est-à-dire des formules de course ne répondant à aucune des formules internationales de la F.I.A. mais qui, en raison de leur popularité, sont utilisées fréquemment pour des courses à caractère international.

Cet enregistrement, qui sera fait sur une base volontaire, à la suite d'une demande déposée par au moins 2 A.C.N., a pour but d'assurer une certaine stabilité et une uniformisation des règlements techniques régissant ces formules de course.

IV - MESURES DE SECURITE POUR VOITURES DES GROUPES 1 à 6 de l'ANNEXE "J"

La C.S.I. a décidé de rendre obligatoire à partir du 1er Janvier 1971 le montage sur les voitures des groupes 2, 4, 5 et 6 de l'Annexe "J" d'un arceau ou armature de sécurité conforme à un ensemble de spécifications établi par un groupe de travail d'experts. Les spécifications complètes sont données plus loin dans le présent Bulletin.

En ce qui concerne les groupes 1 et 3 (Tourisme et Grand Tourisme de Série) le montage est obligatoire pour les

épreuves de vitesse (circuit ou course de côte) mais facultatif pour les rallyes.

V - MESURES DE SECURITE ADDITIONNELLES POUR LES FORMULES 1, 2 ET 3

La C.S.I. a approuvé les propositions de son Bureau pour l'introduction d'un certain nombre de mesures de sécurité complémentaires dont les plus importantes concernent une réduction de la longueur de course autorisée afin de réduire la quantité de carburant devant être emportée à bord et également l'imposition de dimensions minimales pour l'ouverture du cockpit. Le détail de ces mesures a déjà été donné dans le Bulletin Sportif n° 31 de Janvier 1970.

VI - RESERVOIRS DE SECURITE - ENSEMBLE DE SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES POUR RESERVOIRS SOUPLES

La C.S.I. a décidé d'approuver provisoirement un ensemble de spécifications techniques pour les réservoirs souples en caoutchouc suggéré par les constructeurs de réservoirs d'aviation européens et valables pour les Formules 1, 2 et 3 ainsi que pour les Groupes 5 et 6 de l'Annexe "J". Cependant, la C.S.I. décide également d'organiser le plus rapidement possible une réunion à laquelle participeront des représentants des dits constructeurs, ainsi que ceux des Etats-Unis, afin d'étudier pour 1971 l'introduction d'un ensemble de spécifications unique ainsi que la généralisation de l'emploi de mousse de sécurité.

Les spécifications détaillées ainsi que certaines dispositions adoptées par la C.S.I. dans le domaine du contrôle technique des réservoirs souples sont données ci-après dans le présent Bulletin Sportif.

VII - OSSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

La C.S.I. a établi l'ossature définitive du Calendrier Sportif 1971, comprenant les épreuves comptant pour un Championnat, Trophée ou Coupe de la F.I.A. ainsi que les épreuves internationales des trois premiers mois.

*

* *

- RESERVOIRS DE SECURITE - GROUPES 1 à 6

L'ensemble des spécifications, publiées dans le Bulletin n° 35, en alternative avec les normes USAC, a été approuvé par la C.S.I., à titre provisoire et pour l'année 1970.

La liste des constructeurs agréés sera publiée prochainement.

- ARCEAUX DE SECURITE POUR LES GROUPES 1 à 6

Date d'application des prescriptions : 1.1.1971

VOITURES DES GROUPES 1 à 4

Le montage d'un arceau ou d'une armature de sécurité est obligatoire pour toutes les épreuves de vitesse (circuit ou course de côte).

Pour les épreuves de régularité (rallyes), montage obligatoire pour les voitures spéciales (Groupes 2 et 4) et facultatif pour les voitures de série (Groupes 1 et 3). Cependant, si les organisateurs d'un rallye estiment que les conditions de conduite lors de leur épreuve sont comparables à celles d'une épreuve de vitesse ils ont le droit de rendre obligatoire le montage d'un arceau ou d'une armature de sécurité, même pour les voitures des Groupes 1 et 3.

Cette obligation doit alors être explicitement mentionnée dans le Règlement Supplémentaire de l'épreuve.

L'attention des conducteurs est attirée sur le fait qu'un arceau de sécurité n'est efficace que si le conducteur du véhicule est maintenu dans son siège par un harnais de sécurité. Dans le cas contraire, l'arceau de sécurité, au lieu de protéger le conducteur, constitue un dangereux obstacle à l'intérieur du compartiment passager.

Voitures fermées

En règle générale, l'armature de sécurité devra être constituée de deux arceaux principaux, un derrière les sièges AV et un épousant les montants du pare-brise. Cependant, pour des raisons pratiques, il n'est fait obligation de monter une telle armature que sur les voitures d'un poids déclaré sur la fiche d'homologation supérieur à 1200 kg. Pour les moins de 1200 kg, l'arceau du pare-brise est facultatif, la conception générale de l'armature ou de l'arceau doit être conforme aux dessins A & B.

Le ou les arceaux principaux doivent être conçus de telle façon qu'ils ne gênent pas l'accès aux sièges AV et n'empiètent pas sur l'espace prévu pour le conducteur et le passager AV. Par contre, il est permis que des éléments de l'arceau ou de l'armature empiètent sur l'espace des passagers AR, traversent la garniture ou le ou les sièges AR.

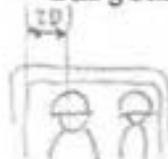
Le ou les arceaux principaux doivent être placés le plus près possible du pavillon de façon à limiter son écrasement en cas de capotage. Les points d'attache doivent se situer sur le bas de caisse à des endroits présentant une rigidité suffisante et doivent se prolonger et prendre appui sur un montant vertical rigide de la structure.

De plus amples spécifications techniques concernant l'implantation ainsi que les connections amovibles seront données dans le Bulletin n° 37 du mois de juillet 1970.

Voitures ouvertes

Conception et réalisation identiques aux voitures fermées. En outre, l'arceau principal derrière les sièges AV doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture et répondre aux dimensions suivantes :

 - Hauteur : le sommet de l'arceau doit dépasser de 5 cm au moins le casque du pilote assis normalement à son volant.

 - Largeur : mesurée à l'intérieur des montants verticaux de l'arceau, il doit y avoir au moins 20 cm mesurés à 60 cm au-dessus des sièges du pilote et du passager (sur la ligne perpendiculaire à la colonne vertébrale) depuis l'axe longitudinal du siège vers l'extérieur.

 - Emplacement longitudinal : la distance longitudinale entre le sommet de l'arceau et le casque du pilote assis normalement à son volant, ne doit pas dépasser 25 cm.

Seront également considérées comme voitures ouvertes, les voitures qui ne possèdent pas une structure portante entre le haut des montants du pare-brise et ceux de la lunette AR, si prévue.

Dérogation

Si par suite d'une conception originale de la voiture il n'est pas possible de monter un arceau de sécurité avec l'implantation et la structure réglementaires, le constructeur pourra indiquer une variante sur la fiche d'homologation et la soumettre à la C.S.I. pour approbation.

N°1	Voitures fermées / Closed Cars		Voitures ouvertes / Open Cars	
	≤ 1200 kg	≥ 1200 kg	≤ 1200 kg	≥ 1200 kg
Acier au carbone étiré à froid sans soudure E~30 daN	∅ Ext. X Epaisseur		∅ Ext. ∅ X Thickness	
	∅ 38 x 2,6	∅ 48,3 x 2,6	∅ 44,5 x 2,6	∅ 57 x 2,9
Acier Allié type 25 CD4 SAE 4 125 etc... E~50 daN	∅ 3,7 x 2,3	∅ 42,4 x 2,6	∅ 38 x 2,6	∅ 48,3 x 2,6

Ces dimensions représentent les minima admissibles et correspondent à des tubes standardisés (Normes internationales ISO R 64).

Dans le cas des voitures de plus de 1200 kg, on peut utiliser les dimensions prescrites pour les voitures de moins de 1200 kg, pour les éléments tubulaires autres que l'arceau principal situé derrière les sièges AV.

VOITURES DES GROUPES 5 & 6 (Ouvertes et fermées)

Montage obligatoire, aussi bien pour une épreuve de vitesse que pour une épreuve de régularité. Réalisation de l'arceau conformément au croquis C et au tableau ci-après (Normes Internationales ISO R 64 sauf ∅ 35 x 2).

Cependant, des constructeurs reconnus et traditionnels pourront également présenter un arceau de conception libre en ce qui concerne le matériau employé, les dimensions des tubes et l'implantation des jambes de force, à condition qu'ils soient en mesure de certifier que la construction résiste au minimum donné pour les voitures de formule, c'est-à-dire, 7,5 G verticalement, 1,5 G latéralement et 5,5 G longitudinalement dans les deux directions.

N°2	Voitures fermées et ouvertes	Closed & open cars
Acier au carbone étiré à froid sans soudure E~30 daN	700 kg	700 kg
	∅ 42,4 x 2,6	∅ 48,3 x 2,6
Acier Allié type 25 CD4 SAE 125 etc... E~50 daN	∅ 35 x 2	∅ 42,4 x 2,6

- FUSION DES GROUPES 5 ET 6 -

Les Groupes 5 et 6 seront fusionnés à partir du 1er Janvier 1972 en un seul groupe dénommé : Voitures de Sport, Groupe 5.

Définition : Voitures de compétition construites spécialement pour les courses de vitesse ou d'endurance sur circuit fermé. Leur utilisation sur route ouverte pourra cependant être prévue et, dans ce cas, les voitures devront comporter tous les éléments normalement prévus et légalement exigés pour les véhicules circulant sur la voie publique.

Spécifications générales : Ces voitures devront répondre aux prescriptions générales concernant les voitures des catégories A et B (voir Art. 253), sauf en ce qui concerne les points suivants :

- a) l'emplacement pour les bagages est facultatif (art. 253h)
- b) la roue de secours est facultative (art. 253k)
- c) la capote est facultative (art. 253e)

Il est précisé en outre que l'Annexe J ne distingue qu'une voiture entièrement ouverte, c'est-à-dire le siège du passager et celui du conducteur non couverts, et des voitures entièrement fermées.

L'échelle des poids minima reste à l'étude en collaboration avec le B.P.I.C.A.

Ces prescriptions deviennent valables à partir du 1er Janvier 1972. Cependant, les voitures de l'ancien Groupe 5 qui bénéficient d'une homologation peuvent continuer de courir même si elles ne sont pas conformes aux nouvelles cotes minimales d'habitabilité (voir ci-après).

Caractéristiques techniques-voitures fermées

Les prescriptions actuellement valables pour le Groupe 5 (art. 253), avec cependant la révision de certaines des cotes minimales :

- la distance entre les deux axes longitudinaux des deux sièges de la voiture ne doit pas être inférieure à 50 cm. Au cas où les deux axes ne seraient pas parallèles, la mensuration doit être effectuée au creux des deux sièges;
- la largeur minimale intérieure ne sera plus mesurée arbitrairement à 30 cm au dessus du siège, mais devra pouvoir être maintenue sur une hauteur d'au moins 25 cm;
- la largeur du pare-brise mesurée à la corde : 100 cm;

- la largeur de la partie supérieure du pare-brise (N + N') :
60 cm,

Caractéristiques techniques-voitures ouvertes

Les mêmes prescriptions que pour les voitures fermées, sauf que le pare-brise ainsi que les parties transparentes des portes ne sont pas obligatoires.

Si aucun pare-brise n'est prévu, les essuie-glaces ne sont pas obligatoires.

L'ouverture dans la carrosserie délimitant l'habitacle doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

* * *

- ANNULATION D'EPREUVES DE CHAMPIONNAT -

Championnat International des Marques

8/9 Août 6 Heures C.A.S.C. Epreuve annulée

Championnat d'Europe des voitures de Tourisme

7 juin Dijon Epreuve annulée

* * *

- CARBURANT F.I.A. -

Depuis le 25 mai 1970 l'indice d'octane maximum du super carburant Five Star distribué en Grande-Bretagne est ramené de 101,5 à 101,3 (Research Method). De ce fait, et compte-tenu de la tolérance de + 1, le carburant utilisé en compétition, ne peut dépasser l'indice de 102,3 et non plus 102,5 (voir bulletin n° 33).

* * *

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 36 - June 1970

C O N T E N T S

- Account of the activities of the C.S.I.
- Safety Fuel Tanks.
- Safety Roll Bars for Groups 1 to 6.
- Amalgamation of Groups 5 & 6.
- Cancellation of Championship Events.
- F.I.A. Fuel.
- Additional Recognition list n° 1970/6.
- Provisional results of the 1970 F.I.A. Championships.
- Definitive 1971 Draft Calendar.
- International Sporting Calendar 1970.
- International Karting Calendar 1970.

*

* *

- ACCOUNT OF THE ACTIVITIES OF THE C.S.I. -

Plenary meeting of 5th/6th May 1970

The International Sporting Commission met on 5th/6th May 1970 in Florence (Italy), under the chairmanship of Mr. Maurice BAUMGARTNER.

I - FINANCIAL AGREEMENT CONCLUDED BETWEEN ORGANIZERS OF EUROPEAN GRAND PRIX AND F1 ENTRANTS

The C.S.I. has decided to study the terms of the agreement reached between organizers and entrants at Geneva, in March 1970, and particularly its consequences at sporting level. While awaiting the results of this survey, the C.S.I. earnestly recommends that the European organizers should not make use of the alternative method of selection which in fact consists of a short race for drivers who are not automatically qualified, and which precedes the actual event.

II - REGIME OF THE F.I.A. 1971 CHAMPIONSHIPS

No fundamental change is suggested regarding the 1971

regime of Championships, save with regard to the European Championship for Touring Cars; where the divisions of cylinder capacities are modified as follows :

- I : 0 to 1300 (instead of 0 to 1000)
- II : 1300 to 2000 (instead of 1000 to 1600)
- III : over 2000

Furthermore, the C.S.I. has decided definitely, as from 1971, to grant the status of F.I.A. Regional Championship to the CANAM series. The application for the awarding of this title had been submitted by the Automobile Competition Committee for the United States (ACCUS/FIA) and the Canadian Automobile Sport Clubs (CASC).

III - REGISTRATION OF NATIONAL FORMULAE

The C.S.I. approved basic regulations enabling the FIA to register so called National Formulae, i.e. racing formulae which answer none of the F.I.A. international Formulae but which, owing to their popularity, are frequently used for races of an international character.

This registration which will be carried out on a voluntary basis following an application lodged by no less than two ACNs is aimed at ensuring some stability, and a certain standardization of the technical regulations which govern these Racing Formulae.

IV - SAFETY MEASURES FOR CARS OF GROUPS 1 to 6 of APPENDIX "J"

The C.S.I. has decided that, as from 1st January, 1971, for the cars of Groups 2, 4, 5 and 6 of Appendix "J", it should be compulsory to mount a roll bar or safety armature complying with a series of specifications established by a Working Party of experts. The full specifications are given hereafter in this Bulletin.

Regarding Groups 1 and 3 (Touring and Series production Grand Touring) this mounting is compulsory for speed events (circuit or hill climb) but optional for rallies.

V - ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR FORMULAE 1, 2 and 3

The C.S.I. has approved the proposals of its Bureau as regards the introduction of a certain number of complementary safety measures, the most important of which concern a reduction of the duration of the race authorized, in order to reduce the quantity of fuel to be carried on board, and also the imposition of minimal dimensions figures for the opening in the coachwork. The details of these measures have already been given in the Motorsport Bulletin n° 31 of January 1970.

VI - SAFETY TANKS -- SERIES OF ADDITIONAL SPECIFICATIONS FOR FLEXIBLE TANKS.

The C.S.I. has decided to provisionally approve a series of technical specifications for flexible rubber tanks, as suggested by the manufacturers of European aircraft tanks, and applicable to Formulae 1, 2 and 3 and Groups 5 and 6 of Appendix "J". However, the C.S.I. also decided to organize as soon as possible a meeting to which will participate the representatives of said manufacturers, and also of those from the United States, in order to study, for 1971, the introduction of a single set of specifications, and also the generalization of the use of safety foam.

The detailed specifications, as also certain dispositions adopted by the C.S.I. in the field of technical checking of flexible fuel-tanks, are given hereafter in this bulletin.

VII - FRAMEWORK OF THE 1971 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR

The C.S.I. has worked out the definitive framework of the 1971 International Sporting Calendar, including the events counting towards an F.I.A. Championship, Trophy or Cup, and the International events of the first three months.

* * *

- SAFETY FUEL TANKS -- GROUPS 1 to 6 -

The set of specifications published in the Motorsport Bulletin n° 35, to be used alternatively with the USAC norms, has been approved by the C.S.I., provisionally and for the year 1970.

The list of the recognized manufacturers will be published in the near future.

* * *

- SAFETY ROLL-BARS FOR GROUPS 1 to 6 -

Date of application of the prescriptions : as from 1st January 1971

CARS OF GROUPS 1 to 4

It is compulsory to fit a safety roll-bar or cage for all speed events (circuits or hill-climbs).

For regularity events (rallies), the fitting is compulsory for special cars (Groups 2 and 4), and optional for series-production cars (Groups 1 and 3). However, should the organizers of a rally deem that the driving conditions during their event are comparable to those of a speed event, they are entitled to prescribe the compulsory fitting of a safety roll-bar or cage, even for cars of Groups 1 and 3. This obligation must, in that case, be clearly mentioned in the Supplementary Regulations of the event.

The attention of racing drivers is drawn to the fact that a safety roll-bar can be efficient only if the driver is firmly maintained in his seat by a safety harness. In the opposite case, the safety roll-bar, instead of protecting the driver, constitutes a dangerous obstacle inside the passenger compartment.

Closed Cars

As a general rule, the safety cage must be made of two main hoops, one behind the front seats and one following the windscreen pillars.

However, for practical reasons, the fitting of such a cage is made compulsory only for cars of which the weight declared on the recognition sheet is superior to 1200 kg. For the cars under 1200 kg the windscreen hoop is not compulsory. The general designing must comply with drawings A & B. (International Standards ISO R 64).

The safety roll-bar or cage must be conceived in such a way as not to obstruct the access of the front seats and not to encroach on the space provided for the driver and its passenger. On another hand, it is allowed that the elements of the roll-bar or cage encroach on the space of the rear passengers, and pass through the upholstery or the rear seat(s).

The main roll-bar hoop(s) must be placed as near as possible to the roof in order to limit its crushing in the event of a somersault. The attachment points must be placed on the lower part of the car structure at places presenting a sufficient rigidity and be extended and lean against a rigid vertical strut of the structure.

Further technical specifications concerning the attachment to the chassis as well as the authorized removable connections, will be given in the Bulletin n° 37 - July 1970.

Conception and realization identical to those prescribed for closed cars. Moreover, the main hoop behind the front seats must be symmetrical about the lengthwise centre line of the car and comply with the following figures :

.../...BP/JA

Height : the top of the roll-bar must be at least at 5 cms (2") over the helmet of the driver normally sat at his wheel.

Width : measured on the inside of the vertical struts of the roll-bar; there must be at least 20 cms (8") measured at 60 cms (23") above the driver's and passenger's seats (on the line perpendicular to the driver vertebrae from the lengthwise centre line to the outside).

Lengthwise location : the lengthwise distance between the top of the roll-bar and the helmet of the driver normally sitting at his steering wheel, must not exceed 25 cm.

Will also be considered as open cars, cars which have no structural parts between the upper part of the windshield framework and that of the rear window, if any.

Waiver : If, owing to the original conception of the car, it is not possible to fit a safety roll-bar with the regular implantation and structure, the manufacturer may indicate a variant on the recognition sheet and submit it to the C.S.I. for approval.

The minimum tube dimensions are indicated in the board of page 6 and they comply with standards. For cars of over 1200 kg, they only concern the main hoop behind the driver's seat. The other tubular elements of the structure may be according to the minimum figures set for cars of under 1200 kg.

- CARS OF GROUPS 5 AND 6 -
Closed or open

Compulsory fitting, for speed events as well as for rallies. Manufacturing of roll-bar, in conformity with the board 2 of page 6 and drawing C. (International Standards ISO R 64 except for ϕ 35 x 2).

However, recognized and traditional manufacturers may also present a roll-bar of free conception as regards the material used, the dimensions of the tubes and the implantation of the braces, providing that the construction is certified to withstand stress minima given for Formulae cars, i.e. 7.5 G vertically, 1.5 G laterally, and 5.5 G lengthwise, in both directions.

- AMALGAMATION OF GROUPS 5 and 6 -

Groups 5 and 6 will be amalgamated as from 1st January 1972, into a single group called : Sport Cars - Group 5.

Definition

Competition cars especially manufactured for speed or long-distance races on closed circuits. Their use on open roads may however be foreseen and, in that case, the cars must include all elements normally provided and legally required for vehicles using public roads.

General specifications

These cars should comply with the general prescriptions concerning cars of categories A and B (see Art. 253), except as regards the following points :

- a) the luggage trunk is optional (Art. 253h);
- b) the spare-wheel is optional (Art. 253k);
- c) the hood is optional (Art. 253e).

It is also specified that Appendix J distinguishes only entirely open cars, i.e. with the passenger's and the driver's seats uncovered, and entirely closed cars.

The minimum weights scale remains under study in collaboration with the B.P.I.C.A.

These prescriptions will become valid as from 1st January 1972. However, cars of the former Group 5 which benefit from an F.I.A. recognition may continue to be used, even if they do not comply with the new minimal inside dimension figures (see hereafter).

Technical characteristics - Closed cars

The currently valid prescriptions for Group 5 (Art. 253), with, however, the revision of certain minimal dimension figures :

- the distance between the lengthwise centre-lines of the two seats should not be inferior to 50 cm. In case the two centre-lines should not be parallel, measurement should be done from the hollow of the seats;
- the minimum internal width will not be measured arbitrarily at 30 cm above the seat, but must be maintained over a height of at least 25 cm;
- the cord-measured width of the windscreen : 100 cm;

- the width of the upper part of the windscreen (N+N') = 60 cm.

Technical characteristics - Open cars.

The same prescriptions as for closed cars, except that the windscreen and the transparent parts of the doors are not compulsory.

If no windscreen is provided for, windscreen-wipers are not compulsory.

The opening in the coachwork delimiting the cockpit must be symmetrical about the lengthwise centre-line of the car.

*
* *
*

- CANCELLATION OF CHAMPIONSHIP EVENTS -

International Championship for Makes

8th/9th August 6 Hours C.A.S.C. Cancelled

European Touring Cars Championship

7th June Dijon Cancelled

*
* *

- F.I.A. FUEL -

As from May 25th 1970, the maximum octane rating of the Five Star super fuel, distributed over Great-Britain has been reduced from 101.5 to 101.3 (Research Method). With the tolerance of ± 1 , the rating of the fuel used in competition may not then be higher than $101.3 + 1 = 102.3$ (Ref. to Bulletin n° 33).

*
* *

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE FORMULE 1

	Afrique du Sud	Espagne	Monaco	TOTAL
1. J. BRABHAM	9		6	15
2. J. STEWART	4	9		13
3. D. HULME	6		3	9
J. RINDT			9	9
5. G. HILL	1	3	2	6
B. Mc LAREN		6		6
7. M. ANDRETTI		4		4
H. PESCAROLO			4	4
9. J.P. BELTOISE	3			3
10. J. MILES	2			2
J. SERVOZ-GAVIN		2		2
12. P. RODRIGUEZ			1	1

COUPE INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS DE FORMULE 1

	Afrique du Sud	Espagne	Monaco	TOTAL
1. BRABHAM-FORD	9		6	15
Mc LAREN-FORD	6	6	3	15
3. LOTUS-FORD	2	3	9	14
4. MARCH-FORD	4	9		13
5. MATRA-SIMCA	3		4	7
6. B.R.M.			1	1

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DES MARQUES

	Daytona	Sebring	Brands Hatch	Monza	Targa Florio	SPA	Nurburgring	TOTAL
1. PORSCHE	9	6	9	9	9	9	9	60
2. FERRARI	4	9	2	6	4	6	4	35
3. ALFA ROMEO		4						4
MATRA-SIMCA		2		2				4
5. CHEVROLET	1							1

COUPE INTERNATIONALE DES "GRAND TOURISME"

	Daytona	Sebring	Brands Hatch	Monza	Targa Florio	SPA	Nurburgring	TOTAL
1. PORSCHE	3			9	6	9		27
2. CHEVROLET	9	9						18
3. LANCIA					9			9
4. B.L.M.C.	1							1

TROPHEE D'EUROPE DES MARQUES - 2 LITRES

	P. Ricard	Hämeenlinna	TOTAL
1. CHEVRON-FORD	9	9	18
2. LOLA	6		6
ABARTH	3	3	6
PORSCHE		6	6

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DES RALLYES POUR MARQUES

	Monte Carlo	Suède	San Remo Sestriere	East African Safari	Alpenfahrt	Acropolis	TOTAL
1. PORSCHE	9	9			9		27
2. ALPINE	4		9		2	9	24
SAAB		6	3		6		15
4. FORD EUROPE	2				4	6	12
5. NISSAN				9			9
6. LANCIA	1		6				7
7. OPEL		4					4
PEUGEOT				4			4
9. FIAT			1			2	3
10. VOLVO				2			2
11. B.L.M.C.				1			1
B.M.W.		1					1
VOLKSWAGEN					1		1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE

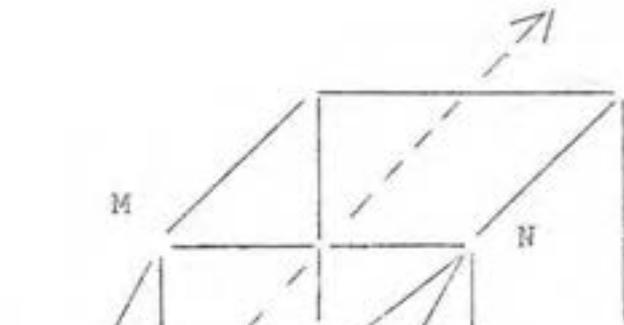
A l'issue de la 1ère Manche - MONTSENY

1.	E. FURTMAYR	(D)	3 + 9	12
2.	M. CASONI	(I)	9 + 0	9
3.	P. KELLER	(CH)	0 + 6	6
	"RICCARDONE"	(I)	6 + 0	6
5.	J. BABLER	(CH)	0 + 4	4
	G. TARAMAZO	(I)	4 + 0	4
7.	J. PALOMO	(E)	0 + 3	3
8.	C. HALDI	(CH)	2 + 0	2
	L. LOPEZ	(E)	0 + 2	2
10.	"JORGE CHI"	(E)	0 + 1	1
	M. JUNCOSA	(E)	1 + 0	1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE KARTING PAR EQUIPE NATIONALE

Résultat de la 1ère Manche - VEVEY 3.5.70

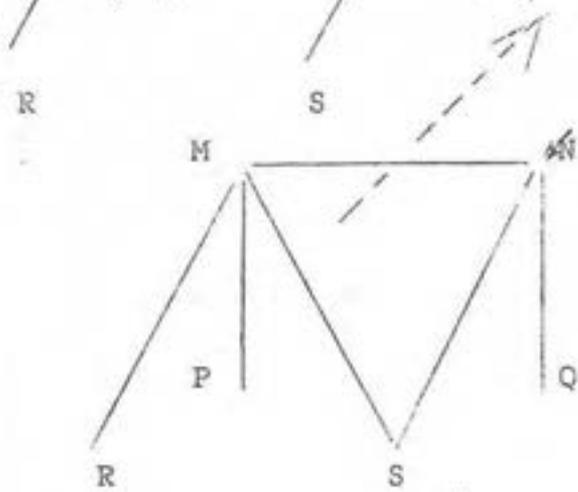
<u>Pays</u>	<u>Points</u>
SUISSE	333
ALLEMAGNE	332
GRANDE-BRETAGNE	327
BELGIQUE	313
SUEDE	307
ITALIE	304
DANEMARK	267
PAYS-BAS	257
MONACO	234
NORVEGE	231
YUGOSLAVIE	204
FRANCE	195
ESPAGNE	154
FINLANDE	71



Groupes 1 à 4

Le montage d'un renfort diagonal est obligatoire. Les différentes variantes autorisées sont : MQ, MS, NP, NR.

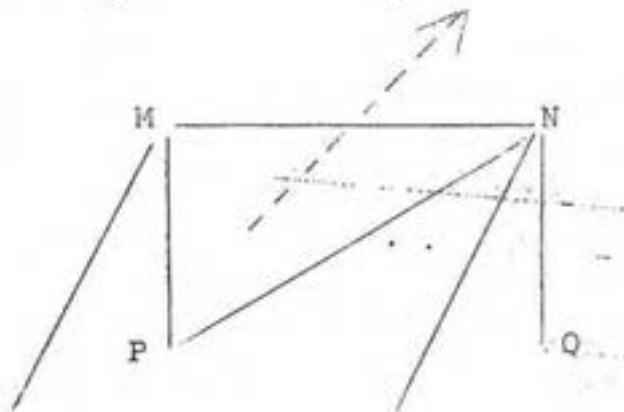
Fitting a diagonal strut is compulsory. The various authorized alternatives are : MQ, MS, NP, NR.



Groupes 5 et 6

Le montage d'un renfort diagonal est obligatoire. Les 2 variantes autorisées sont : MQ & NP.

Fitting a diagonal strut is compulsory. The 2 authorized alternatives are : MQ & NP.



<u>DATE</u>	<u>PAYS</u>	<u>NOM DE L'EPREUVE</u>
<u>JANVIER</u>		
2	AFRIQUE DU SUD	3 Heures de Goldfields (T,GT,S,SP)
2	NOUVELLE-ZELANDE	Course de vitesse (C-TAS)
9	NOUVELLE-ZELANDE	Course de vitesse (C-TAS)
10	ARGENTINE	<u>1000_Km_de_la_Ville_de_Buenos-Aires</u> (S,SP,GT)
16	NOUVELLE-ZELANDE	Course de vitesse (C-TAS)
17	ETATS-UNIS	Motor Trend - Riverside - Stock (I)
21	NOUVELLE-ZELANDE	Course de vitesse (C-TAS)
23	NOUVELLE-ZELANDE	Course de vitesse (C-TAS)
24	ARGENTINE	G.P. de la République Argentine (1)
30/31	ETATS-UNIS	<u>24_Hours_of_Daytona</u> (SP,S,GT,T)

FEVRIER

7	AUSTRALIE	Course à Queensland - Lake Side (C-TAS)
12	ETATS-UNIS	Florida Citrus 250 - Stock (I)
14	AUSTRALIE	Course à Warwick Farm, N.S.W. (C-TAS)
14	ETATS-UNIS	Daytona 500 - Stock (I)
21	AUSTRALIE	Course à Sandown - Victoria (C-TAS)
28	ETATS-UNIS	Ontario - Stock (I)

MARS

6	AFRIQUE DU SUD	<u>G.P. d'Afrique du Sud</u> (1)
14	ITALIE	<u>4_Heures_de_Monza</u> (T)
14	ETATS-UNIS	Carolina 500 - Stock (I)
20	ETATS-UNIS	<u>12_Hours_of_Sebring</u> (SP,S,GT,T)
21	GRANDE-BRETAGNE	Race of Champions (1)

.../...

AVRIL

4	ALLEMAGNE FEDERALE	Trophée d'Allemagne (2)
4	GRANDE-BRETAGNE	<u>B.O.A.C. 1000 Km</u> (S, SP, GT)
11	AUTRICHE	<u>Austria Trophäe</u> (T)
12	GRANDE-BRETAGNE	Formula 2 Championship Race (2)
17/18	FRANCE	Essais 24 Heures du Mans (SP, S, GT)
18	FRANCE	Circuit Paul Ricard (GT, S, SP) *****
18	ITALIE	Essais 1000 Km de Monza (GT, S, SP)
18	ESPAGNE	<u>G.P. d'Espagne</u> (1)
25	ITALIE	<u>1000 Km de Monza</u> (GT, S, SP)
25	AUTRICHE	Grosser Bergpreis von Österreich (S, GT, T)

MAI

1/ 2	ALLEMAGNE FEDERALE	Course à l'Eifel (2)
2	FINLANDE	Course à Hämeenlinna (GT, S, SP) *****
9 (sous réserve)	ITALIE	<u>Targa Florio</u> (SP, S, GT)
15	ESPAGNE	Gran Premio de Madrid (2)
15/16	ETATS-UNIS	PRACTICE AND QUALIFYING FOR INDIANAPOLIS 500 (C-4200)
16	BELGIQUE	<u>1000 Km de Spa</u> (SP, S, GT)
22/23	ETATS-UNIS	PRACTICE AND QUALIFYING FOR INDIANAPOLIS 500 (C-4200)
23	MONACO	<u>G.P. DE MONACO</u> (1)
23	TCHECOSLOVAQUIE	<u>Grand Prix de Brno</u> (T)
23	AUTRICHE	Tauernpokal (SP, S, GT) *****

.../...

MAI (Suite)

28/29 CANADA Mosport (C-2)
29 ETATS-UNIS INDIANAPOLIS 500 (C-4200)
29/30 ALLEMAGNE FEDERALE 1000_Km_de_Nürburgring (GT, S, SP)
30 ESPAGNE Carrera en Cuesta al Montseny (T,GT,S)
(sous réserve)
31 GRANDE-BRETAGNE Formula 2 Championship Race (2)
.....

JUIN

5 GRANDE-BRETAGNE Silverstone (GT, S, SP)

6 BELGIQUE G.P. DE BELGIQUE (1)
6 ALLEMAGNE FEDERALE Prix des Alpes à Berchtesgaden (SP, S, GT, T,
..... C-1300, C-2)
12/13 FRANCE 24_Heures_du_Mans (GT, S, SP)
19/20 PAYS-BAS G.P. DES PAYS-BAS (1)
19/20 GRANDE-BRETAGNE Brands_Hatch (T)
19/20 FRANCE Course de Côte du Mont Ventoux (Ts Groupes)
.....
20 FRANCE Trophées d'Auvergne (GT, S, SP)

26/27 CANADA St. Jovite (C-2)
27 FRANCE Grand Prix de Rouen (2)
.....
27 AUTRICHE 1000_Km_d'Österreichring (S, SP, GT)

JUILLET

4 FRANCE G.P. de France (1) -Circuit P. Ricard
4 ITALIE Course de Trento-Bondone (S, SP, GT)
.....
4 ALLEMAGNE FEDERALE Coupe du Sud-Ouest-Course "Solitude"(3, SP, S,
GT, T)
10 CANADA Klondike_200 (C-2)

.../...

JUILLET (Suite)

11	ALLEMAGNE FEDERALE	<u>Grand Prix des Voitures de Tourisme</u> (T)
17/18	GRANDE-BRETAGNE	<u>G.P. DE GRANDE-BRETAGNE</u> (1)
18	ITALIE	Course de Côte de Cesana-Sestriere (T,GT, S,SP)
18	ITALIE	Gran Premio del Mugello (S, SP, GT) *****
24	ETATS-UNIS	<u>Watkins Glen - 6 Hours of Endurance</u> (SP,S, GT,T)
24/25	BELGIQUE	<u>24 Heures de Francorchamps</u> (T)
25	ETATS-UNIS	<u>Watkins Glen</u> (C-2)

AOUT

1	ALLEMAGNE FEDERALE	<u>G.P. D'ALLEMAGNE</u> (1)
7	CANADA	<u>1000 Km of Canada</u> (T,GT,S,SP)
7/ 8	PAYS-BAS	Grote Prijs van Zandvoort (2)
7/ 8	FRANCE	Course de Côte du Mont-Dore (Ts Groupes)
8	ETATS-UNIS	<u>Chesapeake</u> (C-2)
15	AUTRICHE	<u>G.P. d'Autriche</u> (1)
15	ITALIE	Coupe de la Ville d'Enna (S,SP,GT) *****
22	ITALIE	Premio Mediferraneo (2)
22	ETATS-UNIS	<u>Mid-Ohio</u> (C-2)
28/29 (sous réserve)	SUEDE	Mantorp Park (2)
28/29	PAYS-BAS	<u>Zandvoort Trophy</u> (T,3)
29	ETATS-UNIS	<u>Road America</u> (C-2)
29	SUISSE	<u>Ollons - Villars</u> (S,GT,T)

SEPTEMBRE

- 4/ 5 ALLEMAGNE FEDERALE 500 Km de Nürburgring-Coupe de l'Eifel (SP,GT)

- 5 ITALIE G.P. D'ITALIE (1)
- 12 ETATS-UNIS Bridgehampton (C-2)
- 12 AUTRICHE Course à Tulln - Langenlebarn (2)
::::::::::::::::::::::::::::
- 12 FRANCE 6 Heures du Circuit Paul Ricard (T)
- 18/19 CANADA G.P. du Canada (1)
- 19 BELGIQUE Trophée de Belgique des Marques-Ardennes
***** (S, SP, GT)
- 25/26 PAYS-BAS Trophy of the Dunes (S, SP, GT)

- 26 FRANCE Grand Prix d'Albi (2)
::::::::::::::::::::
- 26 ETATS-UNIS Donnybrooke (C-2)

OCTOBRE

- 3 ETATS-UNIS G.P. des Etats-Unis (1)
- 3 ESPAGNE 4 Horas del Jarama (T)
- 10 ITALIE 23° Grand Prix de Rome (2)
::::::::::::::::::::
- 17 ETATS-UNIS Laguna Seca (C-2)
- 24 MEXIQUE G.P. du Mexique (1)
- 31 ETATS-UNIS Riverside (C-2)

NOVEMBRE

- 7 ESPAGNE 6 Horas del Jarama (S, SP, GT)

- 7 ETATS-UNIS Searspoint (C-2)

O O O O O O
O O O O O
O O O O

Paris, le 11 Mai 1970

AP

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS

<u>Date</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Pays</u>
6 Mars	G.P. d'Afrique du Sud	AFRIQUE DU SUD
18 Avril	G.P. d'Espagne	ESPAGNE
23 Mai	G.P. DE MONACO	MONACO
6 Juin	G.P. DE BELGIQUE	BELGIQUE
19/20 Juin	G.P. DES PAYS-BAS	PAYS-BAS
4 Juillet	G.P. de France	FRANCE
17/18 Juillet	G.P. DE GRANDE-BRETAGNE	GRANDE-BRETAGNE
1 Août	G.P. D'ALLEMAGNE	ALLEMAGNE FEDERALE
15 Août	G.P. d'Autriche	AUTRICHE
5 Septembre	G.P. D'ITALIE	ITALIE
18/19 Septembre	G.P. du Canada	CANADA
3 Octobre	G.P. des Etats-Unis	ETATS-UNIS
24 Octobre	G.P. du Mexique	MEXIQUE

N.B.: En majuscules = LES GRANDES EPREUVES.

Paris, le 11 Mai 1970

AP

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSSTATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DES MARQUES ET COUPE
INTERNATIONALE POUR VOITURES DE GRAND TOURISME

<u>Date</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Pays</u>
10 Janvier	1000 Km de la ville de Buenos-Aires	ARGENTINE
30/31 Janvier	24 Hours of Daytona	ETATS-UNIS
20 Mars	12 Hours of Sebring	ETATS-UNIS
4 Avril	B.O.A.C. 1000 Km	GRANDE-BRETAGNE
25 Avril	1000 Km de Monza	ITALIE
9 Mai (sous réserve)	Targa Florio	ITALIE
16 Mai	1000 Km de Spa	BELGIQUE
29/30 Mai	1000 km de Nürburgring	ALLEMAGNE FEDERALE
12/13 Juin	24 Heures du Mans	FRANCE
27 Juin	1000 Km d'Österreichring	AUTRICHE
24 Juillet	Watkins Glen - 6 Hours of Endurance	ETATS-UNIS
7 Août	1000 Km du Canada	CANADA

Paris, le 11 Mai 1970

AP

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971
=====

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME

<u>Date</u>		<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Pays</u>
14	Mars	4 Heures de Monza	ITALIE
11	Avril	Austria Trophaë	AUTRICHE
23	Mai	Grand Prix de Brno	TCHECOSLOVAQUIE
19/20	Juin	Brands Hatch	GRANDE-BRETAGNE
11	Juillet	Grand Prix des Voitures de Tourisme	ALLEMAGNE FEDERALE
24/25	Juillet	24 Heures de Francorchamps	BELGIQUE
28/29	Août	Zandvoort Trophy	PAYS-BAS
12	Sept.	6 Heures du Circuit P.Ricard	FRANCE
3	Octobre	4 Horas del Jarama	ESPAGNE

Paris, le 11 Mai 1970

AP

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSSTATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

TROPHEE D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE FORMULE 2
.....

<u>Date</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Pays</u>
4 Avril	Trophée d'Allemagne	ALLEMAGNE FEDERALE
12 Avril	F.2 Championship Race	GRANDE-BRETAGNE
1/ 2 Mai	Course à l'Eifel	ALLEMAGNE FEDERALE
15 Mai	Gran Premio de Madrid	ESPAGNE
31 Mai	F.2 Championship Race	GRANDE-BRETAGNE
27 Juin	Grand Prix de Rouen	FRANCE
7/ 8 Août	Grote Prijs van Zandvoort	PAYS-BAS
22 Août	Premio Mediterraneo	ITALIE
28/29 Août (sous réserve)	Mantorp Park	SUEDE
12 Septembre	Course à Tulln-Langenlebarn	AUTRICHE
26 Septembre	Grand Prix d'Albi	FRANCE
10 Octobre	23° Grand Prix de Rome	ITALIE

Paris, le 11 Mai 1970

AP

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

TROPHEE D'EUROPE DES MARQUES POUR VOITURES JUSQU'A 2 LITRES

<u>Date</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Pays</u>
18 Avril	Circuit Paul Ricard	FRANCE
2 Mai	Course à Hämeenlinna	FINLANDE
23 Mai	Tauernpokal	AUTRICHE
5 Juin	Silverstone	GRANDE-BRETAGNE
20 Juin	Trophées d'Auvergne	FRANCE
4 Juillet	Coupe du Sud-Ouest - Course "Solitude"	ALLEMAGNE FEDERALE
18 Juillet	Gran Premio del Mugello	ITALIE
15 Août	Coupe de la Ville d'Enna	ITALIE
4/ 5 Septembre	500 Km de Nürburgring - Coupe de l'Eifel	ALLEMAGNE FEDERALE
19 Septembre	Trophée des Ardennes	BELGIQUE
25/26 Septembre	Trophy of the Dunes	PAYS-BAS
7 Novembre	6 Horas del Jarama	ESPAGNE

Paris, le 11 Mai 1970

AP

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE
.....

<u>Date</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Pays</u>
25 Avril	Grosser Bergpreis von Österreich	AUTRICHE
30 Mai (sous réserve)	Carrera en Cuesta al Montseny	ESPAGNE
6 Juin	Prix des Alpes à Berchtesgaden	ALLEMAGNE FEDERALE
19/20 Juin	Course de Côte du Mont-Ventoux	FRANCE
4 Juillet	Course de Côte de Trento-Bendone	ITALIE
18 Juillet	Course de Côte de Cesana-Sestriere	ITALIE
7/ 8 Août	Course de Côte du Mont-Dore	FRANCE
29 Août	Ollons-Villars	SUISSE

Paris, le 11 Mai 1970

AP

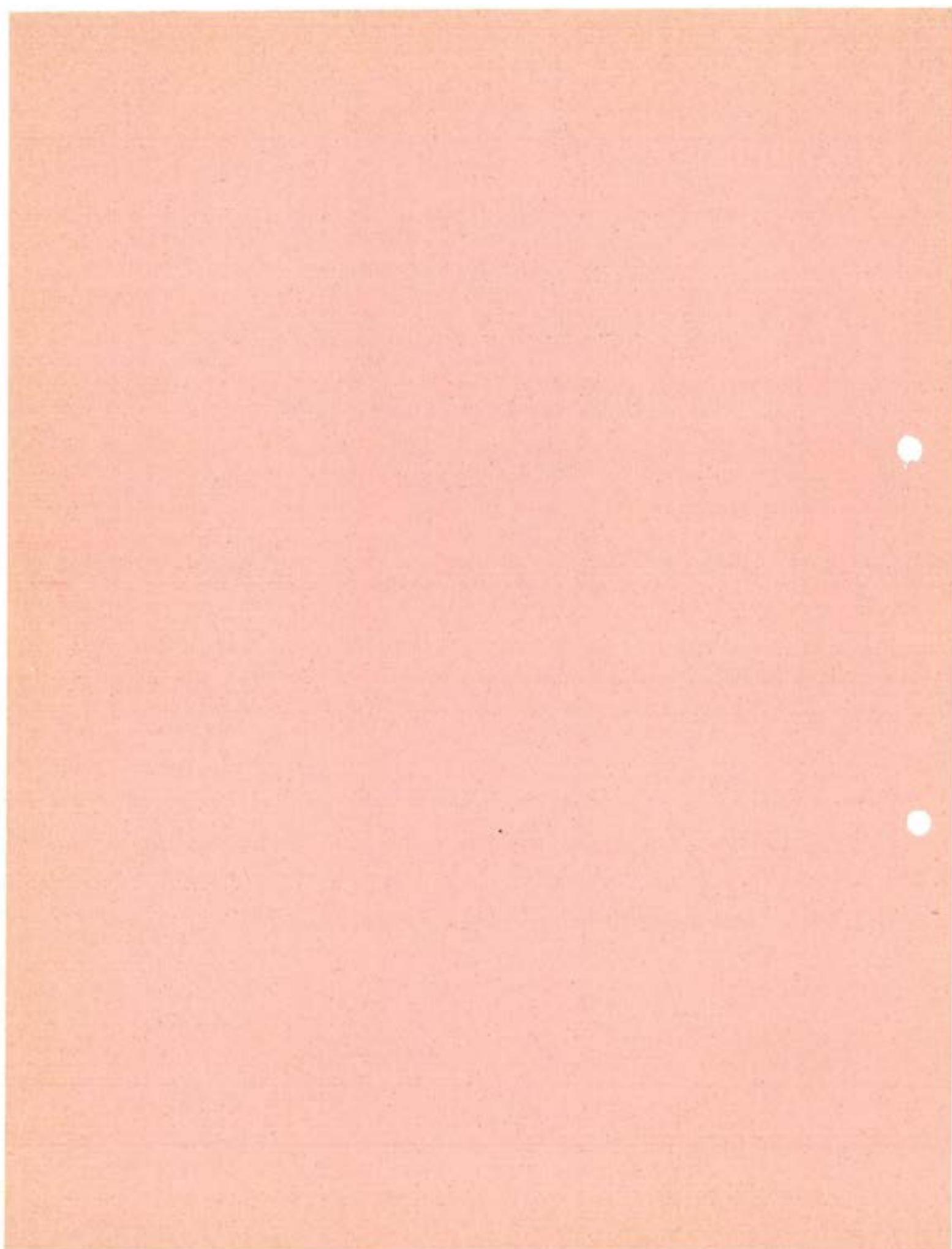
FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

OSATURE DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

CANADIAN - AMERICAN CHALLENGE CUP

<u>Date</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Pays</u>
28/29 Mai	Mosport	CANADA
26/27 Juin	St. Jovite	CANADA
10 Juillet	Klondike 200	CANADA
24 Juillet	Watkins Glen	ETATS-UNIS
8 Août	Chesapeake	ETATS-UNIS
22 Août	Mid-Ohio	ETATS-UNIS
29 Août	Road America	ETATS-UNIS
12 Septembre	Bridgehampton	ETATS-UNIS
26 Septembre	Donnybrooke	ETATS-UNIS
17 Octobre	Laguna Seca	ETATS-UNIS
31 Octobre	Riverside	ETATS-UNIS
7 Novembre	Searspoint	ETATS-UNIS



Paris, le 11ⁱ Mai 1970

AP

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

CLASSIFICATION DU CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

EPREUVES DE REGULARITE INTERNATIONALES :

- Les épreuves soulignées d'un trait plein comptent pour le
CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS

- Les épreuves soulignées d'un trait discontinu comptent pour le
CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DES RALLYES POUR MARQUES



JUIN

5/11 GRANDE-BRETAGNE Scottish Rally
16/20 23/27 SUISSE Rallye de Genève

JUILLET

2/ 4 TCHECOSLOVAQUIE Rallye Vltava
15/18 POLOGNE Rallye de Pologne

AOUT

12/15 ROUMANIE Rallye du Danube - Castrol
18/22 (sous réserve) CANADA Epreuve qualificative
19/22 FINLANDE Rally of the Thousand Lakes
26/28 2/ 4 ITALIE Rallye San Martino di Castrozza
Sept.

SEPTEMBRE

8/13 FRANCE Coupe des Alpes
20/30 FRANCE Tour de France

OCTOBRE

6/10 PORTUGAL Rallye TAP
15/17 AUTRICHE Rallye des 1000 Minutes
22/24 15/17 ESPAGNE Rallye de Espana

NOVEMBRE

6/ 7 13/14 FRANCE Tour de Corse
20/25 GRANDE-BRETAGNE R.A.C. Rally of Great-Britain
11/13 BELGIQUE Tour de Belgique

Pas de date
et sous réserve MAROC

1-^{er} Rallye du Maroc

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILECALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1970
-----CIRCULAIRE ADDITIONNELLE N° 6

CATEGORIE I - Epreuves de vitesse internationales

CATEGORIE N - Epreuves nationales à participation étrangère autorisée

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Cat.</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
* 31 Mai	FRANCE	I	Rouen (Trophée d'Europe F.2)	Nelle date : 28 Juin
* 2 Juin	ITALIE	N	G.P. de la République (Vallélunga)	Epreuve reportée sine die
* 6/7 Juin	PORTUGAL	N	Grand Prix de l'A.C.P.	Epreuve annulée
7 Juin	FRANCE	I	Dijon (3, C-1300, SP, S, GT, T)	Annulation de la course de Tourisme (Championnat)
14 Juin	LUXEMBOURG	N	Course de côte de Reisdorf	Epreuve reportée au 5 Juillet
21 Juin	ITALIE	I	G.P. Loterie (2)	Ajouter C-5000
* 27 Juin	ALLEMAGNE FED.	N	Course de Formule-Vee (C-1300)	Nelle inscription : Org. : Organisateur des 24 Heures du Nürburgring (28 Juin)
8/9 Août	CANADA	I	6 Hours C.A.S.C. (SP, S, GT)	Epreuve annulée (Championnat International Marques)
23 Août	FINLANDE	N	Keimola (SP, S)	Noter qu'il s'agit d'une épreuve <u>internationale</u>
23 Août	FRANCE	N	Course de côte des Volcans	Epreuve annulée
23 Août	FRANCE	N	Course de côte de Poissons (Gr. 1 à 9)	Nelle inscription : Org. : ASA Langres B.P. 15 - 52 LANGRES
30 Août	TCHECOSLOVAQUIE	N	Course de côte de Zavod do Vrchu	Nelle inscription : Org. : Aytosportklub MOST Husovo Nam 1733

28/29 Novembre PORTUGAL N G.P. de Macao Nulle inscription : Org. : Délégation de l'A.C. du Portugal

R A L L Y E S

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
3 Mai	FRANCE	Rallye de Haute-Normandie	Epreuve reportée aux 31.10 - 1.11
* 30/31 Mai	FRANCE	Critérium Jean Behra	Epreuve annulée
* 27/30 Juin	ITALIE	Trophée Lido Jesolo	Nulle inscription : Co-Org. : Azienda Autonoma Soggiorno e Turismo, Lido Jesolo et : A.C. Venise, Piazzale Roma 518 a - Venise
* 17/19 Juillet	ALLEMAGNE FED.	Rallye du Ruhrland	Nulle date : 7/9 Août
12/13 Septembre	PAYS-BAS	Sauerland Rally	Date définitive : 10/13 Septembre Nulle appellation : Internationale Nederland Rally
9/13 Décembre	ETHIOPIE	7th Ethiopian Highland Rally	Date définitive : 10/13 Décembre

N.B. - Les épreuves marquées d'un * ont déjà fait l'objet d'une publication séparée au cours du mois de Mai.

Events with an * have already been included in additional circulars in the course of May.

BP/RD

1er Juin 1970

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DE KARTING

1 9 7 0

Circulaire Additionnelle n° 4

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
21 Juin	AUTRICHE	Course de Hörsching	Nelle inscription : Org. : Heeressportverein ÖÖ Sektion Motorsport Fliegerhorst Vogler A - 4063 - HÖRSCHING

