

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8 PLACE DE LA CONCORDE . PARIS

BULLETIN SPORTIF
MOTOR SPORT BULLETIN

N° 46 - Avril/April 1971

S O M M A I R E

- Communiqué de Presse du 15 Mars 1971.
- Mesures de sécurité - Propositions à la C.S.I.
- Définition du terme "Stabilisateur" - Proposition à la C.S.I.
- Contrôle de l'alimentation des Formules III.
- Feu de position pour Monoplaces.
- Système de ravitaillement étanche.
- Annuaire du Sport Automobile - Edition allemande.
- Annulation d'épreuves de Championnat.
- Liste additionnelle d'Homologation n° 1971/4.
- Résultats provisoires des Championnats 1971 de la F.I.A.
- Pénalités Internationales.
- Calendrier Sportif International.
- Calendrier International de Karting

*

* *

- COMMUNIQUE DE PRESSE DU 15 MARS 1971 -

Le Bureau de la C.S.I. s'est réuni à Genève le 12 Mars 1971, sous la présidence du Prince Metternich.

Construction des Voitures de Formules 1

Dans le cadre de l'étude effectuée par la Sous-Commission des Règlements Techniques en collaboration avec le B.P.I.C.A. et les constructeurs F. 1, le Bureau a décidé

.../...

d'augmenter le poids minimum de la Formule 1 de 530 à 550 kg, à dater du 1er Janvier 1972. Il a également été décidé de prescrire une épaisseur minimum de 1,5 mm en aluminium (ou tous autres matériaux d'une résistance équivalente) pour la structure enveloppante extérieure des réservoirs d'essence en contact direct avec les filets d'air.

Ces deux mesures représentent un premier résultat d'une étude sur des considérations de sécurité fondamentales relatives à la construction des voitures de course de Formule, entreprise en collaboration avec le B.P.I.C.A. et les constructeurs de Formule 1.

Formule 3

De la première expérience de la course de F. 3 à Monza le Bureau de la C.S.I. a retenu avec satisfaction que le principe de l'étrangleur d'air paraît être un succès.

Cependant, la puissance qu'on en obtient actuellement semble encore considérablement inférieure aux 130 CV fixés comme but lors de l'étude initiale.

Le Bureau continuera à étudier avec soin les résultats des courses de F. 3 à venir et se réserve le droit de décider d'une légère augmentation du diamètre de l'étrangleur d'air lors de sa réunion de juin (18/19 juin), si la puissance reste décevante. En aucun cas, toutefois, une éventuelle augmentation n'excédera 15% de la surface du diaphragme (c'est-à-dire jusqu'à un diamètre hors tout de 21,5 mm au maximum).

En outre, dans le but de faciliter le contrôle de l'étanchéité du système d'admission de l'air, un certain nombre de mesures ont été prises, dont les détails seront donnés dans le Bulletin Sportif d'avril.

Le Bureau de la C.S.I. a également chargé sa Sous-Commission Technique de consulter les fabricants de pneus au sujet d'éventuelles restrictions à apporter à partir du 1er janvier 1972 en ce qui concerne les dimensions des pneus. Le but de ces restrictions serait de donner aux voitures de Formule 3 des caractéristiques de tenue de route plus proches de celles des autres Formules Internationales.

Circuit de Spa-Francorchamps

Le Bureau de la C.S.I. a été informé par sa Sous-Commission des Circuits et de la Sécurité de l'accord donné par les propriétaires de ce circuit pour la réalisation d'un programme de modernisation de trois ans nécessitant un investissement de capital d'environ 18.000.000 Francs Belges.

.../...

BP/MG

Des travaux d'améliorations importants en matière de sécurité seront déjà achevés avant la première course internationale de 1971. Toutefois, le Bureau de la C.S.I. a décidé de ne pas autoriser les compétitions de voitures de course à roues ouvertes sur le circuit de Francorchamps pour l'année en cours. Pour 1972, une décision sera prise à la fin de cette année, après étude du programme détaillé des améliorations à exécuter pour la saison sportive de 1972.

Propositions à la C.S.I. (Réunion de la Haye, 28-29 Avril 1971)

Championnats F.I.A. 1972

Aucune modification fondamentale ne sera proposée en ce qui concerne le Championnat du Monde des Conducteurs, le Championnat International des Marques et le Championnat International des Rallyes pour Marques.

Il sera proposé d'accroître le nombre d'épreuves comptant pour le Trophée de Formule 2 et le Trophée d'Europe 2 litres à 16 environ, si des demandes valables sont reçues de la part des A.C.N., au nom des organisateurs intéressés, et si le Calendrier Sportif permet de les y inclure.

Pour le Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs, les points seront attribués sur la base seule des résultats généraux des Rallyes et en appliquant le barème Can-Am. Il sera également proposé de réintroduire une Coupe des Dames pour les équipages féminins participant à ce Championnat. Un minimum de performance sera fixé pour l'obtention de cette Coupe.

Le Championnat des Voitures de Tourisme sera réservé aux Marques à partir de 1972. Il sera proposé d'introduire une limite générale de cylindrée de 5 litres.

Aucun changement n'est proposé pour le système d'attribution des points, sauf en ce qui concerne la Coupe des Conducteurs qui sera décernée sur la base des résultats des classements généraux des courses qualificatives.

Le Bureau de la C.S.I. proposera d'admettre dans le Championnat de la Montagne toutes les voitures de tous les Groupes de l'Annexe J (y compris les Formules Libres), sans limite de cylindrée.

Cependant, la transmission à quatre roues motrices ne sera pas autorisée. Une Coupe Européenne pour Equipes Nationales sera également créée.

De plus amples informations sur les activités de la C.S.I. seront données dans le Bulletin Sportif du mois prochain.

.../...

- MESURES DE SECURITE - PROPOSITIONS A LA C.S.I. -

Lors de sa dernière réunion, la Sous-Commission des Règlements Techniques a établi deux propositions qui seront soumises à la C.S.I. lors du Congrès de Printemps pour application immédiate.

Arceaux de Sécurité : La Sous-Commission propose que la diagonale de renfort des Arceaux de Sécurité soit désormais facultative pour les voitures participant à des épreuves de régularité (Rallyes) (ex. toutes les épreuves inscrites dans la section II du Calendrier sportif International - Epreuves de régularité).

N.B. - il est rappelé que dans la construction des arceaux définie par l'Annexe J tous les éléments tubulaires doivent être du diamètre prescrit.

Extincteurs d'incendie : Il est proposé que les voitures des Groupes 5 et 6 participant à des épreuves de régularité (Rallyes) ne soient pas sujettes à la prescription leur imposant un extincteur d'une capacité de 5 kg de produit extinctif non liquide. Elles devront toutefois être équipées d'un extincteur d'une capacité de 1 kg comme les voitures des Groupes 1 à 4.

*

* *

- DEFINITION DU TERME "STABILISATEUR" -- PROPOSITION A LA C.S.I. -

Lors de sa dernière réunion, la Sous-Commission des Règlements Techniques a également établi une proposition visant à définir le terme "stabilisateur" (voir Annexe J, Art. 260n).

Par stabilisateur de suspension, on comprend : une barre Panhard, une barre anti-roulis.

*

* *

- CONTROLE DE L'ALIMENTATION DES FORMULES III -

Contrôle de l'étanchéité du système d'arrivée d'air

Lors de sa réunion des 12 et 13 Mars 1971 à Genève, le Bureau de la C.S.I. a approuvé les mesures immédiates suivantes, destinées à faciliter la tâche des Commissaires Techniques au cours du contrôle de l'étanchéité du système d'arrivée d'air.

.../...

BP/MG

- a) pour s'assurer que le contrôle des système d'admission d'air reste simple, il sera obligatoire que l'ensemble du système, y compris le collecteur d'admission, les injecteurs, la boîte à air et l'étrangleur, tiennent dans un gabarit d'1 mètre de long, 50 cm de large et 50 cm de haut. Il sera également obligatoire que le système d'admission puisse être démonté du moteur ensemble avec la culasse, comme une seule pièce.
- b) il est interdit de brancher le système de ventilation du carter sur le système d'admission d'air après l'étrangleur.
- c) les guillottes d'injection commandées par un levier glissant dans une lumière (par exemple : injection Lucas) sont proscrites, car il est pratiquement impossible de les rendre totalement hermétiques.

Au cours des quelques premières courses de Formule 3 en Europe, les Commissaires Techniques ont expérimenté plusieurs méthodes de contrôle, dont certaines méritent notre attention particulière :

- 1) Une simple vérification avant la course peut se faire en fermant l'étrangleur de 20 mm à l'aide d'un embout en caoutchouc, le moteur tournant à \pm 2 000 tours/minute, la guillotine du système d'inspection étant fixée dans sa position d'ouverture. Le moteur doit s'arrêter immédiatement. Ensuite, on peut faire tourner le moteur à un régime plus élevé et fermer à la fois l'étrangleur d'air (avec un embout de caoutchouc) et la guillotine d'injection. En enlevant l'embout de caoutchouc au bout d'environ 1 seconde on doit sentir distinctement une dépression.
- 2) Pour la course de Formule 3 de Monza, les Commissaires Techniques italiens ont employé un appareil de contrôle sonore fort intéressant, avec lequel l'opérateur pouvait entendre très distinctement toute fuite d'air. Ce dispositif qui filtre même le son spécifique des fuites d'air alors que le moteur est en marche est de fabrication allemande et peut être obtenu auprès de la Société :
A.S.F. (Ultrapronic Set 101)
8000 München - Pasing
Karl - Hromadnik Strasse 13
tél. : 0811 - 880 381
telex : 0524336
- 3) Un dernier contrôle en cas de doute sérieux peut être effectué comme suit :
Déconnecter l'arbre à cames de façon à fermer toutes les soupapes d'admission. Brancher une pompe à vide sur

.../...

l'étrangleur d'air au moyen d'un tampon en caoutchouc. Ouvrir la guillotine d'injection et contrôler la dépression. L'appareil de contrôle sonore mentionné sous § 2) peut également être utilisé dans ce cas pour détecter les fuites d'air.

NOTA - Chemisage des moteurs F.3.

La Sous-Commission confirme que la possibilité de réduire l'alésage accordée par l'Annexe J pour les moteurs de Formule 3 implique nécessairement l'autorisation de chemiser ces moteurs.

*

* *

- FEU DE POSITION POUR MONOPLACES

La prescription imposant un feu de position pour les monoplaces de formule, approuvée par la F.I.A. et publiée dans le Bulletin n° 43 - Janvier 1971 devait entrer en vigueur le 1/4/1971.

Par suite des difficultés de liaisons postales avec l'Angleterre, la date d'application est repoussée au 1er Juillet 1971.

*

* *

- SYSTEME DE RAVITAILLEMENT ETANCHE

La Sous-Commission des Règlements Techniques a entrepris l'étude d'un système de ravitaillement étanche.

De cette étude résulte en premier lieu un cahier des charges résumant les spécifications du matériel à déterminer. Ce Cahier des Charges est publié à l'intention des entreprises spécialisées dans la construction de ce matériel.

Elles sont priées de soumettre au Secrétariat de la C.S.I. leurs projets, lesquels devront toutefois, ne pas être liés à des accords de production limitant la fabrication à des entreprises déterminées dans des pays déterminés.

Il s'agit d'un équipement à basse pression obtenu soit par gravité soit par un autre moyen fourni par les organisateurs de l'épreuve. Le système comprendra un tuyau d'arrivée et un dispositif d'accouplement sur la voiture, d'un diamètre intérieur compris entre 2" et 4".

.../...
BP/DS

Le dispositif d'accouplement doit comporter deux parties de conception et de dimension standardisées et doit garantir une étanchéité absolue grâce à la présence de deux soupapes de sécurité s'ouvrant mutuellement. La partie du dispositif d'accouplement montée sur la voiture doit être facilement interchangeable avec un orifice de remplissage normal ne disposant pas de soupape de sécurité.

Le principe d'accouplement doit comporter un dispositif de "l'Homme Mort", c'est-à-dire qu'il doit y avoir séparation automatique lorsque le préposé au ravitaillement lâche les commandes.

La mise à l'air libre des réservoirs d'essence doit comporter une soupape évitant le débordement de l'essence par le tuyau de ventilation. De même, le système entier doit comprendre un indicateur de remplissage complet de réservoir.

Sera également soumis à l'étude un dispositif assurant que dans tous les réservoirs d'essence, il reste à tout moment approximativement 20 % minimum d'espace facilement compressible.

*

* *

- ANNUAIRE DU SPORT AUTOMOBILE - EDITION ALLEMANDE

Championnat d'Europe de la Montagne

Art. 4. Classement et récompense : le texte publié sous cette rubrique dans l'Annuaire 1971, édition allemande, comporte certaines erreurs à propos du système de répartition des points.

Le texte exact, publié dans les autres éditions est le suivant :

Lors de chacune des épreuves qualificatives, il sera procédé à l'établissement d'un classement séparé pour chacun des trois groupes admis (Tourisme, Grand Tourisme et Sport).

Pour chacun de ces trois classements, les points seront attribués selon le barème suivant :

Contrairement à l'article 8 des Prescriptions Générales pour chaque épreuve qualificative, l'attribution des points se fera de la façon suivante :

Premier	20 points	Sixième	6 points
Deuxième	15 points	Septième	4 points
Troisième	12 points	Huitième	3 points
Quatrième	10 points	Neuvième	2 points
Cinquième	8 points	Dixième	1 point

.../...

Dans les épreuves où la distance aura été parcourue deux fois, le classement sera déterminé par la somme des deux temps réalisés.

Dans une même épreuve, qu'elle comporte une ou deux montées, les changements de conducteurs sont interdits et un conducteur ne devra pas piloter deux voitures différentes.

Aucune attribution de points n'aura lieu pour un classement par groupes de voitures si moins de 5 voitures ont effectivement pris le départ dans le groupe en question.

Le pilote ayant obtenu à la fin de la saison, le total de points le plus élevé dans le classement des Sports (Groupe 5) sera déclaré champion d'Europe de la Montagne.

Les deux pilotes ayant obtenu le total de points le plus élevé dans les deux autres classements recevront la Coupe FIA de la Montagne, respectivement pour les voitures de Tourisme et de Grand Tourisme.

*

* *

- ANNULATION D'ÉPREUVES DE CHAMPIONNAT

Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs

25 - 30 Avril 1971 - Rallye des Tulipes

Championnat du Monde des Conducteurs

6 Juin 1971 - G.P. de Belgique (+1)

Championnat International des Marques

7 Août 1971 - 1000 km du Canada.

*

* *

- RESULTATS PROVISOIRES DES CHAMPIONNATS 1971 DE LA F.I.A.

Le Secrétariat n'ayant pas reçu les résultats officiels complets des épreuves de Championnats F.I.A. courues en Mars, il n'y a aucun changement à la liste parue dans le Bulletin n° 45.

*

* *

BP/DS

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 46 - April 1971

C O N T E N T S

- Press Communiqué of 15th March 1971
- Safety measures - Proposals to the C.S.I.
- Definition of the term "Stabilizer" - Proposal to the C.S.I.
- Control of the inlet of Formula III
- Position-light for single-seaters
- Tight refuelling system
- Year Book of Automobile Sport - German edition
- Cancellation of Championship events
- Additional Recognition List n° 1971/4
- Provisional results of the 1971 F.I.A. Championships
- International penalties
- International Sporting Calendar
- International Karting Calendar

*

* *

- PRESS COMMUNIQUE OF THE 15th MARCH 1971

The C.S.I. Bureau met in Geneva on 12th March 1971 under the chairmanship of Prince Alfons von Metternich.

Formula 1 car design

As a result of a study carried out by the Sub-Commission for Technical Regulations in conjunction with the B.P.I.C.A. and the F.1 constructors, the Bureau decided to increase the minimum weight of Formula 1 from 530 to 550 kg as from 1st January 1972.

It was also decided to prescribe a minimum thickness of 1,5 mm aluminium (or other materials of equivalent strength) for the surrounding structure of the fuel tanks, in direct contact with the open air stream.

.../...

BP/DS

These two measures represent a first result of a study of fundamental safety considerations in relation to Formula racing car design, undertaken in conjunction with the B.P.I.C.A. and the F.1. constructors.

Formula 3

From the first experience of the Monza F.3. race, the C.S.I. Bureau has noted with satisfaction that the principle of the air restrictor appears to be a success.

However, the power output presently obtained still seems to be rather significantly below the figure of 130 h.p., set as a goal at the initial study.

The Bureau will continue to carefully examine the results of the forthcoming F.3. races and reserves its right to decide a small increase in the air-restrictor's diameter at its June meeting (18/19th June), should the power output remain disappointing. A possible increase will however in no case exceed 15 % of the cross-section surface (i.e. to 21,5 mm overall diameter max.)

Moreover, in order to facilitate the checking of the vacuum-tightness of the air inlet system, a certain number of measures have been decided, details of which will be given in April's Motor Sport Bulletin.

The C.S.I. Bureau also instructed its Technical Sub-Commission to consult the tyre manufacturers on possible tyre restrictions to be introduced as from 1.1.1972. The aim of these restrictions should be to give F.3 cars handling characteristics more alike to the other International Formulae.

Circuit of Spa-Francorchamps

The C.S.I. Bureau was informed by its Circuit and Safety Sub-Commission of the circuit owners' agreement to carry out a modernisation programme of three years requiring a capital investment of approximately 18.000.000 Belgian Francs. Major safety improvements will already be completed before the first international race in 1971. However, the C.S.I. Bureau decided not to allow open wheel racing car competitions on the Francorchamps circuit during the present year. A decision for 1972 will be taken at the end of this year after a study of the detailed improvement programme to be carried out before the 1972 racing season.

PROPOSALS TO THE C.S.I.

(Meeting in The Hague on 28/29th April 1971)

.../...

BP/DS

1972 F.I.A. Championships

No fundamental modifications will be proposed as regards the World Championship for Drivers, the International Championship for Makes and the International Rally Championship.

It will be proposed to increase the number of events for the F.2 Trophy and the European 2 Litres Trophy for Makes to approximately 16 events if valid applications will be received from the A.C.N.s on behalf of interested organizers and if the Sporting Calendar permits their inclusion.

Points in the European Rally Championship will be awarded on the basis of the general Rally results only and by applying the Canam scale. It will also be proposed to reintroduce a Ladies' Cup for ladies' teams participating in the Championship. A performance minimum will be set as a condition for the granting of this Cup.

The Touring Car Championship will be for Makes as from 1972. It will be proposed to introduce a general cylinder-capacity limit of 5 litres.

No change is proposed for the points' granting system, except as regards the Drivers' Cup which will be awarded on the basis of the general overall race results.

The C.S.I. Bureau proposes to admit in the Hill-Climb Championship all cars of all Groups of Appendix J (including Formula libre), without any cylinder-capacity limit.

However, four-wheel drive will not be permitted. A European Cup for National Teams will also be introduced.

More information on the activities of the C.S.I. will be given in next month's Motor Sport Bulletin.

*

* *

- SAFETY MEASURES - PROPOSALS TO THE C.S.I.

During its last meeting, the Sub-Commission for Technical Regulations has drawn up two proposals which will be submitted to the C.S.I. during its Spring Congress for immediate validity.

Safety roll-bars : The Sub-Commission will propose that the stiffening diagonal of the safety roll-bars be now optional for cars entering Regularity Events (Rallies) (i.e. any event entered in the Section II of the International Sporting Calendar).

.../...

BP/DS

NOTA : It is reminded that any tubular component used in the manufacturing of the safety roll-bars defined in Appendix J must be of the prescribed diameter.

Fire extinguishers : It will be proposed that cars of Groups 5 and 6 entering Regularity Events (Rallies) be not subject to the prescription requiring that they be equipped with a 5kg extinguisher with a non-liquid extinctive product. They will however have compulsorily a 1 kg extinguisher as on cars of Groups 1 to 4.

*

* *

- DEFINITION OF THE TERM "STABILIZER" -- PROPOSAL TO THE C.S.I.

During its last meeting, the Sub-Commission for Technical Regulations has also drawn up a proposal aiming at defining the term "stabilizer" (see Appendix J, Act.260n).

By suspension stabilizer is meant : a Panhard-rod, an anti-sway bar, a radius arm.

*

* *

- CONTROL OF THE INLET OF FORMULA III

During its meeting of 12th&13th March 1971 in Geneva, the C.S.I. Bureau approved the following immediate measures destined to facilitate the task of the scrutineers when checking the air inlet system's vacuum-tightness.

- a) In order to ensure that the control of the air inlet systems remains simple, it will be prescribed that the entire system including manifolds, injectors, air-box and restrictor must fit into a box of 1 m long, 50 cm wide and 50 cm high. It will also be prescribed that the inlet system may be removed from the engine as one unit with the cylinder head.
- b) It is forbidden to connect the crankcase ventilating system to the air inlet system after the restrictor.
- c) Fuel injection slides operated by a lever sliding in a slot (for example : Lucas injection) are forbidden, as it is virtually impossible to make them vacuum tight.

.../...

BP/DS

Control methods

During the first few F3 races in Europe the scrutineers experimented several checking methods some of which merit our special attention :

- 1) A simple pre-race check can be the closing of the 20mm restrictors with a rubber stop, the engine running at + 2000 rpm and while keeping the throttle at the same opening. The engine should die immediately. Next one can run the engine up to higher revs and close both the air-restrictor (with rubber stop) and the fuel injection slide. When removing the rubber stop after about 1 second, one should distinctly feel a depression.
- 2) During the Monza F3 race, the Italian scrutineers used a very interesting sonic testing apparatus, with which the operator could very distinctly hear any air-leak. This device which even filters out the specific sound of leaking air with the engine running is of German manufacture and can be obtained from :

A.S.F. (Ultrapasonic set 101)
8000 München-Pasing
Karl - Hromadnik Strasse
tél. 0811 - 880 381
telex : 0524336

- 3) An ultimate checking in case of serious doubt can be done as following :

Disconnect crank shaft so as to close all inlet valves. Attach a vacuum pump to the air restrictor by means of a simple rubber stop, open the injection slide and check for vacuum loss. The sonic testing apparatus as mentioned under 2) can also be used in this case to detect air leaks.

NOTA - Sleeving of F.3. engines :

The Sub-Commission confirmed that the permission to reduce the bore, authorized by Appendix J for Formula 3 engines, necessarily implies the possibility of sleeving these engines.

*

* *

- POSITION-LIGHT FOR SINGLE-SEATERS

The prescription requiring a position-light on Formula single-seaters, approved by the F.I.A. and published in the Bulletin n° 43 of January 1971, was to come into effect on 1st April 1971.

BP/DS

.../...

Owing to difficulties of postal communication with Great-Britain, the date of application has been postponed to 1st July 1971.

*

* *

- TIGHT REFUELLING SYSTEM

The Sub-Commission for Technical Regulations has undertaken a study of a tight refuelling system.

From this study, it resulted, in the first place, a specification book summing up the specifications of the material to be determined. This specification book is published for the companies specialized in the manufacturing of this material.

Their projects must be submitted to the C.S.I. Secretariat; however, they shall not be bound with production agreements limiting the manufacturing to determined companies in determined countries.

It concerns a low pressure equipment obtained either by gravity or by another means supplied by the organizers of the event. The system shall include a filling orifice and a hose coupling device on the car, the internal diameter of which shall be comprised between 2" and 4".

The coupling device must include two parts of standardized design and dimensions and must be absolutely leak-proof through the presence of two safety valves opening each other. The part of the coupling device fitted on the car must be easily interchangeable with a normal filling orifice which has no safety valve.

The coupling principle must include a "Dead Man's handle" i.e. there must be automatic separation when the refuelling operator releases the controls.

The venting system of the fuel tanks must include the use of an overflow valve avoiding the spilling of fuel through the vent lines. Likewise, the entire system must include an indicator of complete filling of the tank.

Will also be considered for normalisation a device ensuring that, in all fuel tanks, there remain at any moment approximately 20 % of easily compressible volume.

*

* *

.../...

BP/DS

- YEAR BOOK OF AUTOMOBILE SPORT - GERMAN EDITION

European Hill-Climb Championship

Art. 4 - Classification and Prizes : the text published under this heading in the 1971 German Edition of the F.I.A. Sporting Year Book includes a few mistakes regarding the system of distribution of points.

The right text, published in the other editions, is the following :

" For each qualifying event will be established separate classifications for each of the three groups of cars eligible (Touring, Grand Touring and Sport).

Points will be granted to the drivers for each of the three above mentioned classifications on the basis of the following point scale.

Contrary to Art.8 of the General Prescriptions, for each qualifying event, the attribution of points will be made in the following manner :

First	20 points	Sixth	6 points
Second	15 points	Seventh	4 points
Third	12 points	Eighth	3 points
Fourth	10 points	Ninth	2 points
Fifth	8 points	Tenth	1 point

For events where the climb is made twice by each driver, the classification will be determined by the addition of the two times recorded.

In the same event, whether the climb is made once or twice, a change of drivers is not allowed and a driver shall not drive two different cars.

There will be no granting of points for a classification per group of cars if less than 5 vehicles have actually started in the group concerned.

The driver having obtained at the end of the year the highest total of points in the classification of the Sportscars (group 5) will be declared European Champion.

The two drivers having obtained the highest total of points in the remaining two classifications will be both granted the FIA Mountain Cup of respectively Touring Cars and Grand Touring Cars.

*

* *

- CANCELLATION OF CHAMPIONSHIP EVENTS

European Rally Championship of Drivers
25th - 30th April 1971 - Tulip Rally

World Championship of Drivers
6th June 1971 - G.P. BELGIUM

International Championship of makes
7th August 1971 - 1000 km of Canada.

*

* *

- PROVISIONAL RESULTS OF THE 1971 F.I.A. CHAMPIONSHIP

As the Secretariat has not received the complete official results of the F.I.A. Championship events run in March, there is no change in the list published in Bulletin n° 45.

*

* *

.../...

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

.....

MODIFICATIONS ET ADDITIONS A LA LISTE GENERALE 1971

LISTE ADDITIONNELLE 1971/4

- Homologations valables à partir du 1er Avril 1971

Nouvelles Homologations

GRUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE

(D) - ALLEMAGNE FEDERALE

OPEL	5398	Ascona A(L) 1900 (1897 cc)
"	5399	Ascona A(L) 1600 (1584 cc)

(E) - ESPAGNE

SIMCA BARREIROS	5400	"1200" (1204 cc)
	5401	" 900" (844 cc)
	5402	"1000" (944 cc)

(F) - FRANCE

CHRYSLER Fr.	5403	" 160" (1639 cc)
PEUGEOT	5404	304 Break (1288 cc)

(GB) GRANDE-BRETAGNE

B.L.M.C.	5405	1275 GT (1275 cc)
CHRYSLER UK	5406	Avenger 1250(1248 cc)
	5407	Avenger 1500/1500 GT (1498 cc)
VAUXHALL	5408	Viva/Epic SL HCH (1159 cc)

(I) ITALIE

ALFA ROMEO	5409	1300 Super (1290 cc)
------------	------	----------------------

.../...
BP/DS

(J) JAPON

NISSAN 5397 Datsun 1800 SSS (1770 cc)
H 510

GRUPE II - VOITURE DE TOURISME SPECIALES

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

SKODA 1612 S 110 R (1107 cc)

(D) ALLEMAGNE FEDERALE

AUDI-NSU 1616 AUDI 100 Coupé (1871 cc)

(E) ESPAGNE

SIMCA BARREIROS 1613 1000 GT (1204 cc)

(RA) ARGENTINE

CHRYSLER Fevre 1615 Dodge GTX (5210 cc)

GRUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE

(D) ALLEMAGNE FEDERALE

VOLKSWAGEN 3037 KarmannGhia typ 34 (1584 cc)

(F) FRANCE

PEUGEOT 3038 204 Coupé (1130 cc)

GRUPE IV - VOITURES DE GRAND TOURISME SPECIALES

(F) FRANCE

CITROEN 628 SM/SB (2670 cc)

(GB) GRANDE-BRETAGNE

ROVER 629 Rangerover (3528 cc)

BP/DS

.../...

GROUPE V - NEANT

NOTA : Les homologations suivantes sont caduques à compter du
1er Avril 1971 - The following recognitions are obsolete
as from 1st April 1971.

(D) - 5076 Karmann Ghia typ 34
(F) - 5153 Peugeot 204 Coupé
(GB) - 1587 BLMC 1275 GT

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS

E : Evolution normale du type
V : Variante
V-Gr 2 : Variante valable seulement en Groupe 2
V-Gr 4 : Variante valable seulement en Groupe 4

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

SKODA	5311/5/5V-Gr 2	S 100 - Glaces plexi
	5311/6/6V-Gr 2	- Chapeaux de palier
	5311/7/7V-Gr 2	- Extensions d'aile
	5312/5/5V-Gr 2	S 110 L - Glaces plexi
	5312/6/6V-Gr 2	- Chapeaux de palier
	5312/7/7V-Gr 2	- Extensions d'aile

(D) ALLEMAGNE FEDERALE

B.M.W.	5117/33/24V-Gr 2	1600/2 - Carter sec
;	5117/34/10E	Type 1602 - Tolérances
	5258/15/11V-Gr 2	2002 - carter sec
	5258/16/5E	- Tolérances
	5331/8/7V-Gr 2	2002 TI - carter sec
	5331/9/2E	- Tolérances
OPEL	5242/15/5E	Commodore GS/GSE - Taux de compression - Rapport de pont

.....
BP/DS

VOLKSWAGEN 5364/1/1V--Gr 2 1302 S
- carter sec

(F) FRANCE

CHRYSLER Fr. 5371/1/1E 160 GT/180
- Errata

SIMCA 5365/1/1E 1100 Spéciale
- Errata
5365/2/1V - Version 2 portes

(GB) GRANDE-BRETAGNE

B.L.M.C. 5026/8/4V--Gr 2 Morris mini
- Freins AV & AR
5027/8/4V--Gr 2 Austin mini
- Freins AV & AR
5284/6/5V--Gr 2 Mini 1000
- Freins AV & AR
5324/1/1E Austin Maxi
- MK II (1748 cc)
5405/1/1V--Gr 2 1275 GT
- Vilebrequin
- Suspension
5405/2/2V--Gr 2 - Culasse crossflow

(I) ITALIE

AUTOBIANCHI 5309/1/1E A 111 A
- Modèle 1971

F.I.A.T. 5304/3/3E 128
- Errata
5304/4/4E 128
- Carburateur

(J) JAPON

HONDA 5334/2/2V N 600
- Freins AV à disque

TOYO KOGYO 5378/1/1V--Gr 2 S 122 A - Rotary
- Extensions d'aile

TOYOTA 5318/1/1V--Gr 2 Corolla KE 11
- Extensions d'aile

5319/1/1V--Gr 2 Corolla KE 17
- Extensions d'aile

TOYOTA (suite)	5359/1/1V-Gr 2	Corolla KE 25S - Freins à disque
	5360/7/7V-Gr 2	Corolla KE 20 - Feins à disque

(S) Suède

SAAB-SCANIA	5125/15/5E	Sedan V4 Servo frein
VOLVO	5314/4/3V	142 S B 20 - Variante 144 S B20

(SU) U.R.S.S.

MOSKWITCH	5350/1/1V	412 - culasse double arbre
-----------	-----------	-------------------------------

GRUPE 2 - VOITURES DE TOURISME SPECIALES

(D) Allemagne Fédérale

FORD WK	1609/1/1E	Capri RS 2600 - Errata
OPEL	1597/2/2V	Commodore 2800 - Culasse crossflow - Boîte ZF 5 vit.

(GB) GRANDE-BRETAGNE

FORD MoCo	1524/31/30V	TwinCam - Couvercle différentiel
	1524/32/31V	- Carter Sec - Freins AR à tambour
	1524/33/32V	- Tôle protection différentiel
	1605/5/5V	Escort RS 1600 - carter sec - radiateur différentiel
	1605/6/6V	- Boîte de vitesse 7003
	1605/7/7V	- Bras de suspension AV

.../...
BF/DS

(J) JAPON

TOYOTA	1580/1/1V	Corolla KE 11S - Extension d'aile
	1581/1/1V	Corolla KE 17S - Extension d'aile

(USA) ETATS--UNIS

CHEVROLET	1449/4/4V	Camaro - Extensions d'aile
-----------	-----------	-------------------------------

GRUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE

(I) ITALIE

ALFA ROMEO	3034/1/1V-Gr 4	JZ 1300 Extensions d'aile
F.I.A.T.	3007/4/3E	124 Spider - Errata (Boîte de vitesses)
	3029/4/2V-Gr 4	124 Spider 1600 - Capots Av & Ar - Vitres latérales en plexi.
LANCIA	3006/10/6E	Fulvia HF 16 2ème série (840 kg)
	3020/5/4E	Fulvia 1.3 S - 2ème série
	3031/1/1E	Fulvia 1.3.S Sport - 2ème série

GRUPE IV - VOITURES DE GRAND TOURISME SPECIALES : NEANT

GRUPE V - VOITURES DE SPORT : NEANT

*

* *

- PENALITES INTERNATIONALES
INTERNATIONAL PENALTIES

Année 1971 - Liste 71/3

Suspension Internationale

M. Jürgen GRAHSE (ressortissant allemand) jusqu'au 31 Mai 1971

M. Gerd Heinz MEYER " " du 1/7/1971 au 30/6/1972.

**

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

CIRCULAIRE ADDITIONNELLE N° 4

Catégories

I+ = {Epreuves Internationales Libres
(Full International Events)

I = {Epreuves Internationales
(International Events)

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Cat.</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
* 21 Mars	F	I	Coupes de Printemps à Albi (T,GT,S,SP)	<u>Nelle inscript.</u> Organisateur : A.S.A. Albi 7, Bd Paul Bodin-81-Albi.
4 Avril	D	I+	Deutschland Trophäe-Hockenheim (Trophée d'Europe de Formule 2)	Ajouter/Add : Super Vee
12 Avril	GB	I+	European Trophy Meeting-Thruxton (Trophée d'Europe de Formule 2)	Ajouter/Add : Super Vee
18 Avril	B	I+	Trophée Mer du Nord	Devient Epreuve Internationale (I) Enlever/Delete : C-5000 Ajouter/Add : Super Vee
25 Avril	A	I+	Grosser Bergpreis Osterreich (Championnat d'Europe de la Montagne)	Date exacte : 24 Avril
25 Avril	L	I	Slalom Kayl (voir circ.Add. n°1)	Appellation correcte : Slalom Diferdange
25 Avril	USA	I	Continental 5000 Championship- Riverside (C-SCCA)	<u>Nelle inscript.</u> Organisateur: S.C.C.A. Box 791 - WESTPORT, Conn. Tel.(203) 227-1266

(*) Cette inscription tardive a déjà fait l'objet d'une Circulaire Additionnelle séparée (n°3a, en date du 11 Mars) et n'est rappelée que pour information/Late entry mentioned for information; already published in Additional Circular n°3a.

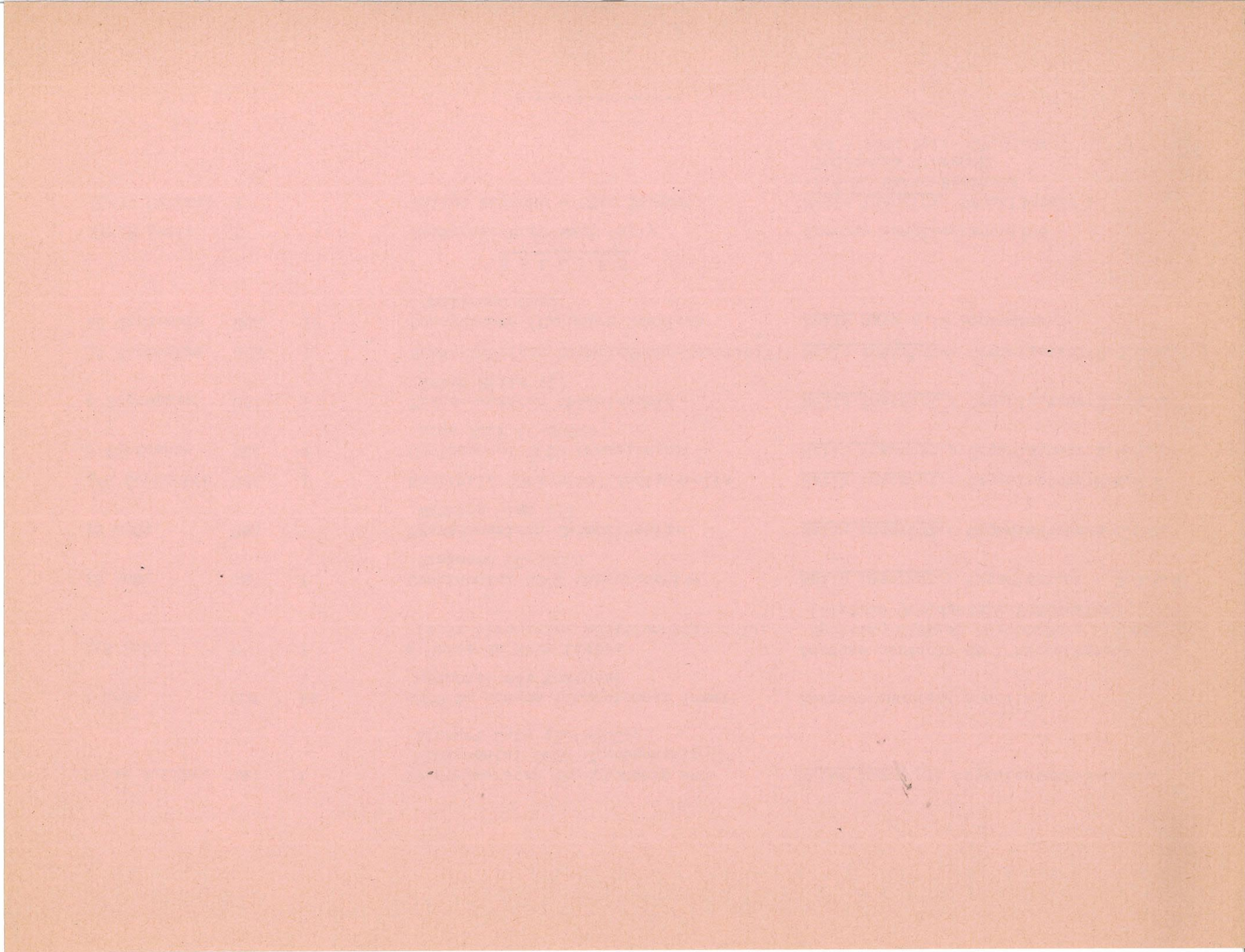
1/2 Mai	F	I	Course de côte de Cannes	Nouvelle date : 11 Septembre
2 Mai	USA	I	Continental 5000 Championship Laguna Seca (C-SCCA)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
20 Mai	B	I+	GP Limbourg	Epreuve annulée/cancelled
20 Mai	F	I	Course de côte d'Arboras	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: A.S.A. Hérault B.P.1253, 34-Montpellier tel. 92.47.55
23 Mai	I	I	Course de côte de Trieste-Opicina	Indiquée par erreur comme course sur circuit dans l'Annuaire.
23 Mai	USA	I	Continental 5000 Championship- Seattle (C-SCCA)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
31 Mai	USA	I	Trans-American Championship London (T)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
6 Juin	B	I+	GP Belgique (Championnat du Monde des Conducteurs)	Epreuve annulée/cancelled
6 Juin	B	I	Trophée R.A.C.B.-Francorchamps	Epreuve annulée/cancelled
6 Juin	USA	I	Trans-American Championship Lexington (T)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
11/13 Juin	USA	I	Springnationals (Dragster) Dallas	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: N.H.R.A. 10639 Riverside Dr. North Hollywood, Calif. tel. (213) 877-2751
4 Juillet	USA	I	Trans-American Championship-Brainerd(T)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
5 Juillet	USA	I	Continental 5000 Championship- Lexington (C-SCCA)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
11 Juillet	GB	I	Brands Hatch Inter Club Races (S, SP, C-1600)	<u>Nelle inscript.</u> : Co-organisateurs : B.R.S.C.C. - Empire House Chiswick High Road London W4. Tel. 01.995 0345 et N.A.V. - Staten Bolwerk 6 HAARLEM (Pays-Bas) tel. 023 - 320363
16/18 Juillet	USA	I	Summernationals (Dragster)- Englishtown	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: N.H.R.A.

17/18 Juillet	USA	I	Trans-American Championship and Continental 5000 Championship-Elkhart Lake (T,C-SCCA)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
7 Août	CDN	I+	1000 km Canada (Championnat International des Marques)	Epreuve annulée/cancelled
7/8 Août	P	I	6 Horas de Nova Lisboa (voir circulaire Additionnelle n°2)	Adresse correcte de l'organisateur : Sporting Clube du Huambo, Nova Lisboa (Afrique Occidentale Portugaise)
15 Août	USA	I	Continental 5000 Championship-Brainerd (C-SCCA)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur : S.C.C.A.
15 Août	USA	I	Trans-American Championship-Watkins Glen (T)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
2/6 Septembre	USA	I	Nationals (Dragster) Indianapolis	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: N.H.R.A.
6 Septembre	USA	I	Continental 5000 Championship-Lime Rock (C-SCCA)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
6 Septembre	USA	I	Trans-American Championship-Irish Hills (T)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
19 Septembre	USA	I	Trans-American Championship-Seattle(T)	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur: S.C.C.A.
26 Septembre	USA	I+	Donnybrooke (Canadian American Challenge Cup)	<u>Nelle date</u> : 12 Septembre

R A L L Y E S

17/18 Avril	D		Deutsches Nord-West Rally	Epreuve annulée/cancelled
16/17 Octobre	F		Rallye Bayonne - Côte Basque	<u>Nelle inscript.</u> Organisateur : A.S.A. Barco-Béarnais Boulevard d'Aragon 64 - PAU. Tel. 27.01.94

=====



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DE KARTINGCIRCULAIRE ADDITIONNELLE N° 3

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'épreuve</u>	<u>Observations</u>
23 Mai	L	Course Internationale du Luxembourg	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur n° 1551 Club Autosport de l'Ouest, Hostert, Rédange
23 Mai	F	6 Heures Internationales d'Aire-sur-la-Lys)	<u>Nelles inscript.</u> : Organisateur n°1008 M. Fournier, 4 Place Notre-Dame 62 - Aire-sur-la-Lys
4 Juillet	F	Rencontre Internationale d'Aire sur la Lys)	
4 Juillet	F	Trophée de France - Le Creusot	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur n°1019 M. Bessière, 52 Avenue de la République 71 - Le Creusot
11 Juillet	F	Coupe de Cabourg	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur n° 1011 Karting Union - M. N. Ritz 1, rue Louis Artus, 14. Cabourg
11 Juillet	F	4 Heures à l'Américaine	<u>Nelle inscript.</u> : Organisateur n° 1004 K.C. ST-Germain - M. Fleury 12, Avenue Paul Doumer, 78 - Montesson
