FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8 PLACE DE LA CONCORDE . PARIS

BULLETIN SPORTIF

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 49 - Juillet / July 1971

S O M M A I R E

*
* *

- MESURES DE SECURITE FORMULE 1 ET GROUPE 7 -

- Monoplace de Formule 1 -

Le BUREAU de la C.S.I. a décidé d'introduire à compter du 1er Janvier 1972 des mesures de sécurité mentionnées ci-après et qui sont le résultat de la poursuite de l'étude sur la construction des voitures de formule entreprise en collaboration

.../...

BP/MG

avec les constructeurs F 1 :

a) Tout câble électrique ou canalisation d'essence sera proscrit à l'intérieur du cockpit, à l'exception toutefois des câbles d'alimentation des appareils de contrôle de bord tels que compte-tours ou manomètres.

La batterie d'accumulateur devra être disposée à l'arrière de la voiture, de préférence sur la boîte de vitesse.

b) La moitié au moins de la capacité d'extinction, c'est-à-dire 2,5 kg, devra être installée à l'intérieur du châssis.

c) Les tuyauteries situées entre le(s) réservoir(s) de carburant et le moteur devront être équipées de raccords à obturation automatique en cas de rupture.

d) L'isolation de la batterie, l'arrêt de l'allumage moteur et le déclenchement du système d'extinction devront être commandés simultanément par une manette de secours unique.

e) Montage obligatoire d'un repose-tête capable de supporter une masse de 17 kg, sous une accélération longitudinale de 5 g. dirigée vers l'arrière. Ses dimensions seront telles qu'en aucun cas la tête du pilote casqué ne puisse être enserrée entre l'arceau et le repose-tête lui-même.

f) L'emploi de tôle de magnésium ne sera autorisé que dans des épaisseurs de 3 mm ou plus.

g) La batterie d'accumulateur devra être capable d'assurer au moins deux démarrages du moteur. Toutefois, il sera possible de démarrer le moteur aux stands ou sur la grille de départ à l'aide d'une source d'énergie extérieure à la voiture.

Dans ce cas, la prise de raccordement sera nécessairement disposée à l'arrière de la voiture.

h) Interdiction de chromer les éléments de suspension en acier allié.

i) Les constructeurs pourront remplacer, dans les réservoirs, la mousse de sécurité par une enveloppe intérieure supplémentaire en matière synthétique souple qui contiendra le carburant.

L'espace situé entre cette enveloppe intérieure et l'enveloppe extérieure en elastomère du réservoir sera pressurisé a avec un gaz inerte. Ce type de réservoir élimine la nécessité des orifices d'aération et évite tout mélange air/carburant à l'intérieur du réservoir.

.../...

j) Il est rappelé qu'à partir du 1er Janvier 1972 la structure enveloppante extérieure des réservoirs de carburant, en contact direct avec les filets d'air, doit avoir une épaisseur minimale de 1,5 mm en aluminium. Il est précisé que l'alliage d'aluminium utilisé devra être un alliage au magnésium (AlMg) d'une résistance minimale à la rupture de 30 kg/mm2. (normes existantes : F = Ag5 - GB = NF6). Une structure enveloppante en matériau synthétique est acceptable à condition que la résistance de l'ensemble soit au moins équivalente à celle d'une structure en aluminium réalisée conformément aux prescriptions citées ci-dessus.

De plus, il sera permis, à partir du 1er Janvier 1972, d'augmenter la largeur de la monocoque jusqu'à 130 cm à condition que les 10 cm supplémentaires accordés de chaque côté forment une structure déformable ne contenant aucune tuyauterie de carburant (ni aucun câble électrique - voir a)).

Le BUREAU de la C.S.I. a demandé à la Sous-Commission des Règlements Techniques d'étudier le montage obligatoire d'une telle structure déformable de 10 cm après en avoir examiné les implications techniques avec les constructeurs de Formule 1.

Enfin, le BUREAU de la C.S.I. a également demandé à cette Sous-Commission d'étudier en collaboration avec les constructeurs, l'introduction d'une largeur hors tout maximale pour les monoplaces de Formule 1 (roues comprises).

- Biplaces du Groupe 7 -

Les mesures de sécurité suivantes ont été rendues obligatoires pour le Groupe 7, à partir du 1er Janvier 1972 :

- Arceau de sécurité conforme à l'Art. 253 m de l'Annexe J, appliqué aux voitures du Groupe 5.
- Système d'extinction du feu d'une capacité de 5 kg minimum.
- Coupe circuit électrique.
- Récupérateur d'huile.

*
* *

- FORMULE 3 -

- Orifice d'admission -

Le BUREAU de la C.S.I. a décidé d'augmenter le diamètre de l'orifice d'admission de 20 à 21,5 mm, à partir du 1er Août 1971. Le Bureau de la C.S.I. espère que cette augmentation sera suffisante pour donner à la Formule 3 une puissance adéquate pour la fin de la saison 1971 ainsi que pour 1972.

- Vérification technique -

Le Bureau de la C.S.I. a approuvé le dispositif de contrôle étudié par la Sous-Commission des Règlements Techniques. Ce

.../...

dispositif constitue l'ultime moyen de vérification et est sans appel. Il consiste à créer artificiellement une dépression dans le système d'admission et comporte :

- Une pompe aspirante à membrane de débit nominal compris entre 25 et 28 litres d'air/minute et dont la dépression à débit nul se situe entre 55 et 65 cm de mercure.

- Un embout tubulaire en caoutchouc s'adaptant parfaitement sur la bride d'entrée d'air.

- Un vacuomètre branché sur la tuyauterie reliant l'embout en caoutchouc et la pompe.

La procèdure à suivre pour le contrôle est la suivante :

a) Caler le moteur dans une position telle que dans chaque cylindre 1 soupape au moins soit fermée.

b) Ouvrir la guillotine du système d'inspection ou les papillons des carburateurs.

c) Vérifier sur le vacuomètre que la pompe crée dans le système d'admission une dépression supérieure ou égale à 15 cm de Hg.

d) Si la condition "a)" ne peut être satisfaite, décaler les culbuteurs ou démonter l'arbre à cames de façon à fermer toutes les soupapes. Si une ou plusieurs soupapes ont été endommagées au cours de l'épreuve, le concurrent pourra les remettre en bon état sous le contrôle des commissaires, avant de subir cette vérification. Dans tous ces cas, la dépression minimale à obtenir sera de 20 cm Hg et non plus de 15.

Un exemple de réalisation de l'appareil est donné à la page 11. Pour renseignement complémentaire, contacter le Secrétariat.

*
* *

- EQUIPEMENT DE RAVITAILLEMENT -

A compter du 1er Janvier 1972, les opérations de ravitaillement devront répondre aux critères suivants :

a) Les circuits ayant un système de ravitaillement centralisé doivent s'assurer que la pression est telle que le temps nécessaire pour remplir un réservoir d'une capacité de 120 litres est supérieur à 40 secondes.

b) Au cas où le système de ravitaillement est fourni par le concurrent, la surface supérieure du réservoir d'approvisionnement ne doit pas être placée à plus de 3 m au-dessus du sol.

.../...

BP/MG

Le tuyau de remplissage doit avoir une longueur minimum de 5 m et un diamètre intérieur maximum de 50 mm, et il doit être muni d'une vanne d'arrêt. L'emploi de bidons NASCAR reste autorisé en 1972.

Dans le Bulletin d'Octobre 1971 seront publiées les spécifications d'un accouplement étanche standard entre le tuyau de remplissage et le réservoir d'essence du véhicule. Son emploi sera obligatoire pour les courses de Championnats F.I.A. à partir de 1973, et recommandé dès 1972. Dans ce même Bulletin sera indiquée la section horizontale maximale du réservoir d'approvisionnement.

Les circuits ayant un système de ravitaillement centralisé, devront, dès 1972, donner aux concurrents la possibilité de monter l'accouplement standard sur le tuyau de remplissage si ils le désirent.

*
* *

- RECUPERATEURS D'HUILE -

A partir du 1er Janvier 1972 le récupérateur d'huile devra obligatoirement :

- soit être réalisé en matériau transparent.
- soit être équipé d'un panneau transparent rendant possible le contrôle visuel du niveau d'huile.

*
* *

- ARCEAUX DE SECURITE -

- Voitures des Groupes 1 & 3 -

Le montage des arceaux de sécurité tel que défini dans l'Annexe J n'est plus obligatoire que pour les épreuves organisées sur circuits fermés (c'est-à-dire qu'il est facultatif pour les courses de côtes, les slaloms et les rallyes).

Entrée en vigueur : 1er Juillet 1971.

*
* *

.../...

BP/MG

- PORTIERES DES VOITURES GROUPE 5 -

Le dispositif d'ouverture extérieur des portières des voitures fermées du Groupe 5 devra être clairement indiqué sur la carrosserie.

*
* *

- INTERPRETATION DE L'ANNEXE J -

- Pare-choc des voitures des Groupes 1 à 4 -

Lorsque le pare-choc fait partie intégrante de la carrosserie, il ne pourra être demonté même si le Règlement particulier de l'épreuve autorise le démontage des pare-chocs.
Exemple : Porsche 911.

- Becquet Aérodynamique -

Le montage d'un tel becquet sera autorisé pour les voitures spéciales (Gr. 2 & 4) à condition qu'il ne dépasse pas en hauteur le plan déterminé par les axes des roues AV et AR et, en dimension, à condition qu'il ne dépasse pas le contour de la voiture en projection horizontale (c'est-à-dire qu'il ne modifie pas le périmètre de la voiture en vue d'en haut).

- Modification de la carrosserie -

La modification d'éléments structurels appartenant à la carrosserie d'une voiture de Groupes 1 à 4 n'est pas autorisée, même si ces éléments sont situés en-dessous du plan déterminé par les axes des roues AV et AR.

- Sièges des voitures de Groupe 5 -

Il est rappelé qu'à compter du 1er Janvier 1972, les sièges équipant une voiture de Sport devront être situés de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture. Il est précisé en outre que les dimensions des sièges proprement dits doivent être identiques.

*
* *

- DENOMINATION DES RECOMPENSES DE LA F.I.A. -

- Championnat International des Marques -

A compter du 1er Janvier 1972 ce Championnat prendra le nom de :

CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES

.../...

BP/MC

- Trophée d'Europe des Conducteurs de Formule 2 -

A compter du 1er Janvier 1972, ce Trophée prendra le nom de :

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE FORMULE 2

- Trophée d'Europe des Voitures jusqu'à 2 Litres -

A compter du 1er Janvier 1972, ce Trophée prendra le nom de :

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

*
* *

- ATTRIBUTION DES POINTS -

A compter du 1er Janvier 1972 l'attribution des points, dans le cadre des Championnats de la F.I.A., sera normalisée comme suit :

a) Pour tous les Championnats n'admettant que des Voitures d'un Groupe et d'une cylindrée déterminés, le barème des points sera la suivant :

9 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1

b) Pour tous les autres Championnats, le barème des points sera le suivant :

20 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1
(barème type CanAm)

*
* *

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE GRAND TOURISME -

Le BUREAU de la C.S.I. a entrepris d'introduire à partir de 1973 un Championnat d'Europe des Voitures de Grand Tourisme. Cependant, en raison de l'intérêt croissant manifesté par les organisateurs, le Bureau de la C.S.I. acceptera de remettre déjà en 1972 un Trophée de la F.I.A. au vainqueur absolu d'une série européenne d'épreuves, à condition qu'au moins six courses valables soient proposées avant Septembre 1971. Ces épreuves devront couvrir au moins 150 km et admettre les voitures de Grand Tourisme (Groupe 4) sans limitation de cylindrée.

*
* *

.../...

BP/MG

- PILOTES CLASSES PAR LA F.I.A. ET PILOTES DE RALLYES -

- Pilotes classés pour 1972 -

A partir de 1972, une distinction sera faite dans la liste des pilotes classés entre les "pilotes d'endurance", c'est-à-dire ceux qui auront obtenu leur classement exclusivement sur la base de résultats dans des épreuves comptant pour le Championnat International des Marques, et les "pilotes de Grands Prix", c'est-à-dire ceux qui auront obtenu leur classement, partiellement ou entièrement, grâce à leurs résultats dans les épreuves du Championnat du Monde des Conducteurs. Seront également classés comme "pilotes de Grands Prix", à partir de 1972, les vainqueurs d'Indianapolis, de la Série CAN-AM et du Championnat d'Europe de Formule 2.

A partir de l'année prochaine, les "pilotes d'endurance" seront autorisés à concourir pour le Championnat d'Europe de Formule 2.

- Conducteurs de Rallyes -

Les conducteurs répondant à certains critères énoncés ci-dessous ont été rassemblés dans une "Liste des Conducteurs Sélectionnés".

Dans un Rallye comptant pour un Championnat de la F.I.A. les conducteurs de cette liste devront précéder tous les autres dans l'ordre de départ.

Les conducteurs sélectionnés seront répartis dans les différents groupes de l'Annexe "J" et partiront dans l'ordre suivant :

1°- Les voitures des Groupes 6 et 5, si elles sont admises

2°- Les voitures de Groupe 4

3°- Les voitures de Groupe 2

4°- Les voitures de Groupe 3

5°- Les voitures de Groupe 1

L'ordre de départ à l'intérieur de chacun des groupes est à établir par l'organisateur - de même que celui de tous les conducteurs non sélectionnés, quel que soit le groupe de leur voiture, et qui partiront après le dernier "conducteur sélectionné".

La liste des conducteurs sélectionnés comprendra :

a) Tout pilote ayant été classé au moins une fois parmi les six premiers, du classement général, d'une épreuve comptant pour le Championnat International des Rallyes pour Marques.

.../...

BP/MG

b) Tout pilote ayant obtenu une première place au classement général d'une épreuve comptant pour le Championnat d'Europe des Conducteurs.

c) Tout pilote ayant obtenu au moins deux places parmi les trois premiers, du classement général d'une épreuve du Championnat d'Europe des Conducteurs.

d) Tout pilote ayant obtenu au moins trois places parmi les six premiers du classement général d'une épreuve du Championnat d'Europe des Conducteurs.

e) Tout conducteur qui ne remplit pas les conditions ci-dessus mentionnées, mais dont l'inclusion dans la liste est considérée comme essentielle par la C.S.I.

Les pilotes classés (Grand Prix ou Endurance) qui participeraient à un Rallye de Championnat F.I.A. seraient automatiquement assimilés aux conducteurs sélectionnés.

La liste est établie pour l'année en cours, sur la base des résultats des deux années précédentes. Elle est révisable annuellement au 1er Janvier. Le vainqueur absolu d'un Rallye de Championnat F.I.A. sera automatiquement assimilé, en cours d'année, aux conducteurs sélectionnés, s'il ne l'était pas avant sa victoire.

Toutes ces dispositions entrent en vigueur le 1er Juillet 1971.

LISTE DES CONDUCTEURS SELECTIONNES

AALTONEN	R.	CONSTEN	B.	HENRY	J.
ANDERSSON	A.	COWAN	A.	HERMANN	E.
ANDERSSON	O.	CULCHETH	B.	HOMMEL	P.
ANDRUET	J.C.	DARNICHE	B.	JANGER	G.
BALLESTRIERI	A.	DIN	J.	JOGINDER	S.
BARBASIO	S.	ERIKSSON	O.	KALLSTROM	H.
BLOMKIRST	G.	FALL	T.	KIRKLAND	
BLOMQVIST	S.	GASS	G.	LAMPINEN	S.
BOYD	A.J.L.	GREDER	H.	LARSSON	J.
CECCATO	P.	GRIEKEN (van)	C.	LAURENT	C.
CHASSEUIL	G.	GULBERT	A.	LINDBERG	H.
CLARK	R.	HENRIKSSON	J.	LUSENIUS	J.

.../...

BP/MG

Liste des Conducteurs Sélectionnés (suite)

LUX	W.	PIANTA	G.	THERIER	J.L.
MAKINEN	T.	PIOT	J.F.	TOIVONEN	P.
MICHAELIDES	(Melle	RAGNOTTI	J.	TRANA	T.
MIKKOLA	H.	SCHINDLER	C.C.	TRAUTMANN	R.
MUNARI	S.	SHANKLAND	R.	TROMBOTTO	L.
NASENIUS	L.	SCLATER	Ch.	VINATIER	J.
NEYRET	R.	SMANIA	A.	WALDEGAARD	B.
NICOLAS	J.P.	SODERSTROM	B.	WARMOLD	A.
ORRENIUS	C.	STAEPELAERE	G.	ZASADA	S.
PAGANELLI	D.				

*
* *

- NOUVEAU DRAPEAU DE SIGNALISATION -

A partir de 1972, un nouveau drapeau de signalisation sera introduit. Il sera réservé à l'usage du Directeur de la Course.

Il sera employé en cas de conduite non-sportive, comme dernier avertissement à un pilote (c'est-à-dire qu'il lui sera présenté avec son numéro de course) avant que ne soit déployé le drapeau noir et qu'en conséquence ledit pilote ne doive s'arrêter. Le drapeau rectangulaire sera divisé en triangle noir et triangle blanc.

*
* *

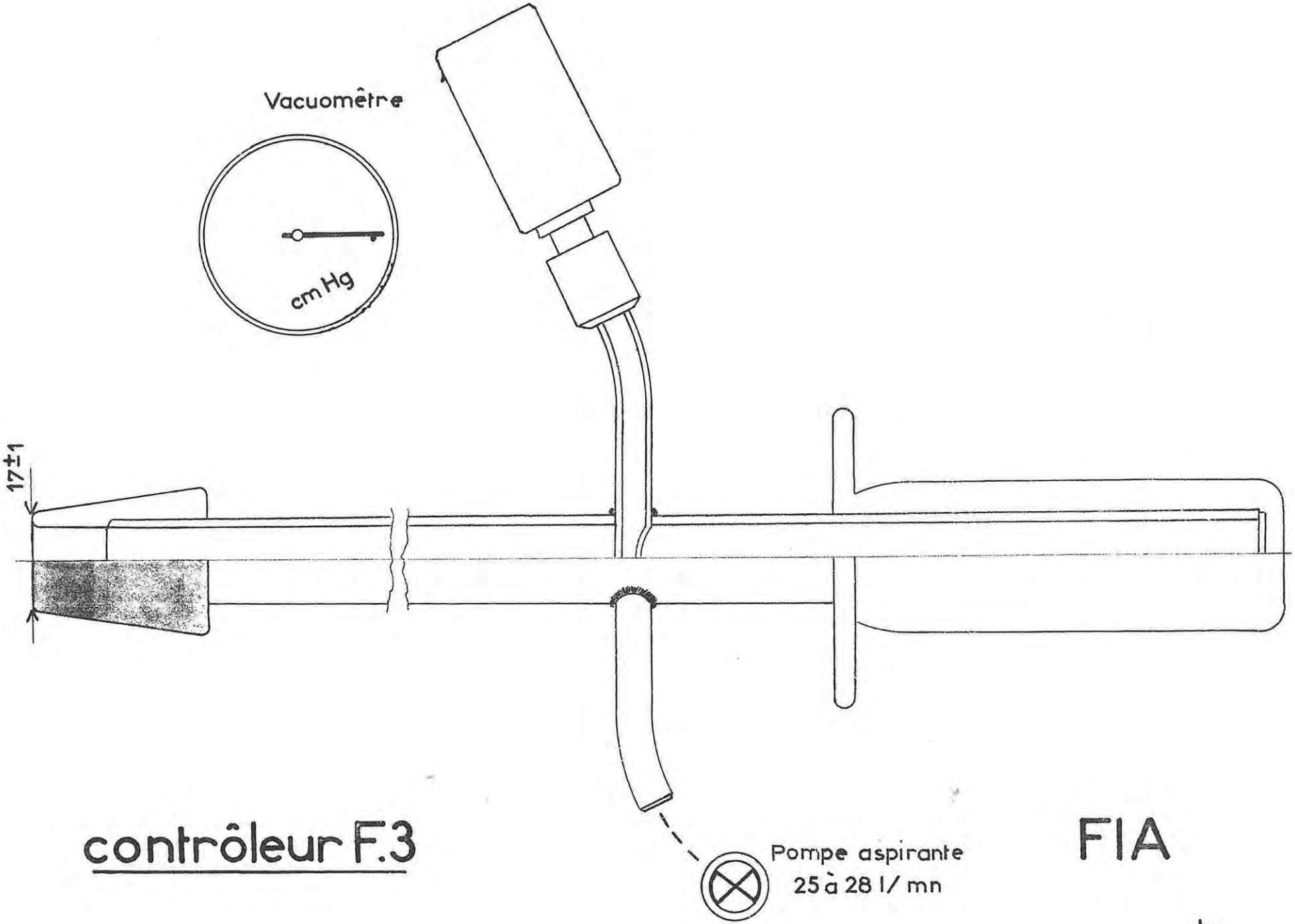
- CIRCUITS DE SALZBURGRING ET DE ZOLDER -

Le BUREAU de la C.S.I. a décidé de retirer du Calendrier Sportif International toutes épreuves se déroulant sur les circuits de Salzburgring et de Zolder. Ces circuits ont fait l'objet d'une inspection officielle de la part de la Sous-Commission des Circuits et de la Sécurité, au cours de 1970. La réinscription des épreuves concernées sera examinée après que la Sous-Commission des Circuits et de la Sécurité aura obtenu satisfaction quant à la mise en place des dispositifs de sécurité nécessaires.

*
* *

.../...

BP/MG



contrôleur F.3

FIA

bp

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 49 - July 1971

C O N T E N T S

*
* *

- SAFETY MEASURES IN FORMULA 1 AND GROUP 7 -

- Formula 1 Single-seaters -

The C.S.I. BUREAU has decided to introduce, as from 1st January, 1972, the safety measures enumerated hereafter, which are the further results of the study on Formula car manufacturing undertaken in conjunction with the F 1 manufacturers.:

a) All electrical leads and fuel lines will be forbidden within the cockpit, with the exception however of the feeding lines of the dash-board control instruments such as rpm-indicator or pressure gauges.

The battery must be installed at the rear of the car preferably on the gear-box.

.../...

b) At least half of the fire extinguishing capacity - i.e. 2.5 kg - must be installed within the chassis.

c) The fuel lines between the tank and the engine must be equipped with self-sealing break couplings.

d) Provision of a final emergency handle which shall isolate the battery, cut off the engine and initiate the fire extinguisher system.

e) Compulsory fitting of a headrest capable of restraining 17 kg under a rearward acceleration of 5 G. Its dimensions shall be such that in no case the driver's head can be trapped between the roll-over bar and the headrest itself.

f) The use of magnesium sheet will be authorized only if its thickness exceeds 3 mm.

g) The battery must be capable of starting the engine at least twice. However, it will be possible to start the engine in the pits or on the dummy grid with an external power source. In that case, the starter socket must be installed at the rear of the car.

h) Chromium-plating of alloy steel suspension members will be forbidden.

i) Manufacturers may replace, inside the rubber safety tanks, safety foam by a supplementary internal bag, made of a supple synthetic material, which shall contain the fuel. The space between this inner bag and the elastomere outer bag to be pressurized with an inert gas. This type of safety tank eliminates the necessity of air vents and avoids any mixture of air and fuel inside the tank.

j) It is recalled that, as from 1st January, 1972, the surrounding structure of fuel tanks, in direct contact with the air stream, must be made of aluminium at least 1.5 mm thick. It is specified that the aluminium alloy to be used must be an aluminium magnesium alloy (Al Mg) with a minimum breaking-strength of 19 tons per sq.in. (Existing norms : F = AG5 ; GB = NF6). A surrounding structure in synthetic material is admissible on condition that the strength of the whole be at least equivalent to that of an aluminium structure manufactured in compliance with the above prescriptions.

Moreover, it will be allowed, as from 1st January, 1972, to increase the overall width of the monocoque to 130 cm max. on condition that the supplementary 10 cm on each side form a deformable structure containing no fuel lines or electrical lines.

The C.S.I. BUREAU has requested the Sub-Commission for Technical Regulations to study the compulsory fitting of such a deformable 10 cm structure, after having examined the technical implications with the F 1 Manufacturers.

Finally, the C.S.I. BUREAU has also requested this Sub-

.../...

NF/MC

Commission to study, in collaboration with manufacturers, the introduction of a maximum overall width for Formula 1 single-seaters (wheels included).

- Group 7 two-seaters -

The following safety measures will be compulsory for Group 7 as from 1st January, 1972 :

- Safety roll-bar complying with Art. 253 m of Appendix J (specifications applicable to Group 5 cars)
- Fire-extinguishing system of a minimum capacity of 5 kg
- Electrical circuit-breaker
- Oil catch tank.

*
* *

- FORMULA 3 -

- Inlet Orifice -

The C.S.I. BUREAU has decided to increase the diameter of the inlet orifice from 20 to 21.5 mm as from 1st August, 1971. It is hoped that this increase will be sufficient to give Formula 3 adequate power for the remaining season and also 1972.

- Technical verification -

The C.S.I. BUREAU has approved the checking device elaborated by the Sub-Commission for Technical Regulations.

This device represents the ultimate control method, without the possibility of appeal. Its principle is based upon the artificial creation of a vacuum in the induction system, and includes :

- a membrane section-pump, with a nominal output of 25 to 28 litres/minute, and capable of obtaining a vacuum of 55 to 65 cm Hg for zero airflow.
- a rubber tubular stop perfectly adjusted to the flange.
- a vacuum-gauge connected to the piping between the rubber stop and the section-pump.

The procedure to be respected for the checking is the following :

.../...

AP/MG

a) Rotate the engine into such a position that, in each cylinder, at least one of the valves is closed.

b) Open the injection slide or the carburettor butterflies.

c) Check on the vacuum-gauge that the suction-pump creates in the induction system a depression superior or equal to 15 cm Hg.

d) If the condition a) cannot be met, disconnect the rocker-arms or remove the camshaft in order to shut all inlet valves. If one or several valves have been damaged during the event, the entrant may repair them under the stewards' control before undergoing the testing procedure. In all cases, the minimum vacuum to be obtained shall be 20 cm Hg, instead of 15.

An example of this device is given on page 11.
For further information, please contact the Secretariat.

*
* *

- REFUELLING EQUIPMENT -

As from 1st January, 1972, refuelling operations must comply with the following criteria :

a) Circuits with a centralized refuelling system must ensure that the pressure is such that the time necessary to refill a capacity of 120 l. is not less than 40 seconds.

b) In case the refuelling system is provided by the entrant, the upper surface of the supply tank must not be placed higher than 3 m above the ground. The refuelling hose must have a minimum length of 5 m and a maximum inside diameter of 50 mm and must be equipped with a shut-off valve. The use of NASCAR cans will remain permitted in 1972.

In the October 1971 Bulletin will be published the specifications of a standard leak-proof coupling between the refuelling hose and the vehicle fuel tank. Its use will be compulsory for F.I.A. Championship races as from 1973 and recommended for 1972.

In the same Bulletin will be indicated the maximum horizontal upper surface area of the supply tank.

Circuits with a centralized refuelling system must already in 1972 give the entrants the opportunity to fit the standard coupling on the refuelling hose, should they wish to do so.

*
* *

.../...

- OIL CATCH TANK -

As from 1st January 1972, it will be compulsory that the oil catch tank be in transparent material, or be equipped with a transparent window, making it possible to easily check the oil level.

*
* *

- SAFETY ROLL-OVER BARS -

- Cars of Groups 1 and 3 -

The fitting of roll-over bars such as defined in Appendix J is now compulsory only for events organized on closed circuits (i.e. optional for hill-climbs, slaloms and rallies).

Date of validity : as from 1st July, 1971.

*
* *

- DOOR HANDLES IN GROUP 5 -

The external door handles of closed cars must be clearly indicated on the coachwork.

*
* *

- INTERPRETATIONS OF APPENDIX J -

- Bumpers of Cars of Groups 1 to 4 -

When the bumper is an integral part of the coachwork, it cannot be removed, even if the Supplementary Regulations of the event provides for the removal of bumpers. Example : Porsche 911.

- Spoilers -

The fitting of such spoilers, below the horizontal plane passing through the wheelhubs, will be allowed for special cars (Groups 2 and 4), on condition that it do not protrude beyond the overall perimeter of the car, seen from above.

- Modification of the coachwork -

The modification of structural parts belonging to the coachwork of cars of Groups 1 to 4 is not authorized, even if these

.../...

AP/MG

parts are located under the plane determined by the front and rear wheel axles.

- Seats of Cars of Group 5 -

It is recalled that, as from 1st January 1972, seats equipping a sports car must be placed on either side of the lengthwise centre-line of the car. Besides, it is specified that the dimensions of the seats proper must be identical.

*
* *

- DENOMINATION OF THE F.I.A. CHAMPIONSHIPS -

- International Championship for Makes :

As from 1st January, 1972, this Championship will be named :

WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES

- European Trophy for Formula 2 Drivers -

As from 1st January, 1972, this Trophy will be named :

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR FORMULA 2 DRIVERS

- European Trophy for Makes of Cars up to 2 Litres -

As from 1st January, 1972, this Trophy will be named :

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR MAKES OF CARS UP TO 2 LITRES

*
* *

- POINT SCALE -

As from 1st January, 1972, the granting of points for F.I.A. Championships will be standardized as follows :

a) For all Championships admitting exclusively cars of a determined Group and cylinder-capacity, the point scale will be the following :

9 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1

b) For all other Championships, the point scale will be the

.../...

AP/MG

following :

20 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1 (CAN-AM point scale)

*
* *

- EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR GRAND TOURING CARS -

The C.S.I. BUREAU has undertaken to introduce as from 1973 a European Championship for Grand Touring Cars. However, in view of the increasing interest from race organizers, the C.S.I. Bureau will accept to donate already in 1972 an F.I.A. Trophy to the overall winner of a European series of events on condition that min. six valid races be proposed before September 1971. The events should have a minimum length of 150 km and should admit Grand Touring Cars (Group 4) of unlimited cylinder capacity.

*
* *

- GRADED DRIVERS AND SEEDING OF RALLY DRIVERS -

- Graded drivers for 1972 -

As from 1972, a distinction shall be made in the list of graded drivers between "long distance drivers", i.e. those drivers having obtained their classification exclusively through results in events counting towards the International Championship for Makes and "Grand Prix Drivers", i.e. drivers having obtained their classification either partly or entirely through results in the events of the World Championship for Drivers.

Will also be classified as "Grand Prix Drivers" as from 1972, the winner of Indianapolis, of the CAN-AM series and of the European Formula 2 Championship.

As from next year classified "Long Distance Drivers" will be allowed to compete for the European Formula 2 Championship.

- Rally Drivers -

Drivers complying with certain criteria, as given hereafter, have been included in a "List of Seeded Drivers".

In any Rally counting towards an F.I.A. Championship, these drivers must precede all the others for the granting of starting numbers.

Seeded drivers will be divided into the different Groups

.../...

AP/MG

of cars of Appendix J, and will start according to the following order :

1.- Cars of Groups 6 and 5, if admitted

2.- Cars of Group 4

3.- Cars of Group 2

4.- Cars of Group 3

5.- Cars of Group 1.

The starting order within each Group is to be decided by the organizer, as also that of all the non-seeded drivers - whatever the Group of their car may be - who will start after the last "seeded driver".

The list of selected drivers will include :

a) All drivers having been classified at least once among the first finishers of the overall classification of an event counting towards the International Rally Championship for Makes.

b) All drivers having obtained a first place in the overall classification of an event counting towards the European Rally for Drivers.

c) All drivers having obtained at least two places among the first three finishers of the overall classification of an event counting towards the European Rally Championship for Drivers.

d) All drivers having obtained at least three places among the first six finishers of the overall classification of an event counting towards the European Rally Championship for Drivers.

e) All drivers who do not meet the above-mentioned conditions but whose inclusion in this list is considered as essential by the C.S.I.

Graded drivers (Grand Prix or Long Distance) participating in an F.I.A. Championship Rally will automatically be assimilated to the seeded drivers.

The list has been drawn up for the current year on the basis of the results of the two past years. It is revisable once a year, on 1st January.

The overall winner of a Championship Rally will automatically be assimilated, in the course of the year, to the seeded drivers, if not yet on this list before his win.

All these arrangements will come into effect on 1st July, 1971.

.../...

AP/MG

- List of Seeded Drivers -

See Pages 9 and 10 of this Bulletin.

N.B. - This list must be taken into consideration for the establishment of the starting order, as from 1st July, 1971.

*
* *

- INTRODUCTION OF A NEW SIGNALLING FLAG -

As from 1972, a new signalling flag will be introduced. Its use will be reserved for the Clerk of the Course.

It will be used, in case of unsportsmanlike behaviour , as a last warning to a driver (i.e. shown together with his racing number) before the black flag will be displayed and as a consequence the driver stopped. The rectangular flag will be divided into a black & a white triangle.

*
* *

- SALZBURGRING AND ZOLDER CIRCUITS -

The C.S.I. BUREAU has decided to withdraw from the International Sporting Calendar all the events to be run on the Salzburgring and Zolder Circuits.

These Circuits have formed the subject of an official inspection by the Sub-Commission for Circuits and Safety during 1970.

Re-entry of the events concerned will be examined after the Sub-Commission for Circuits and Safety is satisfied that the necessary safety measures have been taken.

*
* *

.../...

AP/MG

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

MODIFICATIONS & ADDITIONS A LA LISTE GENERALE 1971

LISTE ADDITIONNELLE 1971/7

- Modifications valables à compter du 1er Juillet 1971 -

Nouvelles Homologations

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE :

(D) - ALLEMAGNE Féd. -

FORD WK	5411	Capri 2,0 (1998 cc)

(F) - FRANCE -

PEUGEOT	5412	504 Diesel (2112 cc)
RENAULT	5413	R 12 (1289 cc)

(GB) - GRANDE BRETAGNE -

BRITISH LEYLAND	5421	Marina 1300 (1275 cc)
	5422	Marina 1800 (1750 cc)

(I) - ITALIE -

FIAT	5414	"127" (903 cc)
	5415	"128 Rallye" (1288 cc)

(J) - JAPON -

MITSUBISHI	5416	"A52 HU" (1499 cc)
TOYOTA	5417	Carina TA 10 K (1407/1588 cc)
	5418	Celica TA 20 K (1407/1588 cc)
	5419	Corolla TE 20 N (1407/1588 cc)
	5420	Corolla Coupé TE 20 N (1407/1588 cc)

.../...

BP/MG

GROUPE II - VOITURES DE TOURISME SPECIALES :

(D) - ALLEMAGNE Féd. -

B M W	1617	"1802" (1766 cc)

(F) - FRANCE -

CITROEN	1618	SB/SM (2670 cc)

(GB) - GRANDE BRETAGNE -

FORD Mo Co	1614	Mexico (1601 cc)

(I) - ITALIE -

GIANNINI	1619	650 NP (652 cc)

N.B. - Les homologations suivantes sont caduques à compter du 1/7/71.
Following recognitions are obsolete as from 1/7/71.

(D)	1567	FORD Wk Capri 2,0
(F)	628	CITROEN SM

Extensions d'Homologations

E = Evolution Normale du Type

V = Variante
V-GR2 : Variante valable seulement en Groupe 2
V-GR4 : Variante valable seulement en Groupe 4

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE :

(D) - ALLEMAGNE Dém. -

A.W.E.	5116/4/2E	Wartburg 353 - Errata
	5116/5/3V - GR2	- Extensions d'aile - Tôles de protection
	5116/6/4V - GR2	- Boîte 5 vitesses, Type 353

(D) - ALLEMAGNE Féd. -

B M W	5117/35/11E	"1602" - Aménagements carrosserie & habitacle - Rapports de boîte
	5120/12/5E	"2000" - Rapports de boîte

.../...

BP/MG

(D) - ALLEMAGNE Féd.

B M W (suite)	5258/17/6E	"2002" - Aménagements carrosserie & habitacle - Rapports de boîte
	5267/2/1E	"1800/68" - Aménagements carrosserie & habitacle - Rapports de boîte
	5268/6/2E	"2500" - Rapports de boîte
	5308/6/3E	"2800" - Rapports de boîte
OPEL	5008/14/4E	Kadett B1100 - Venturi d'admission - Largeurs à l'aplomb des roues
	5008/15/10V	- Rapports de boîte - Pont à action limitée
	5209/12/9V-Gr2	Kadett Rallye 1900 LS - Frein arrière à disque ventilé
	5209/13/10V-Gr2	- Boîte ZF 5 vitesses
	5209/14/11V	- Arbre à cames - Largeurs à l'aplomb des roues
	5210/10/7V	Rallye Kadett 1100 LS - Boîte 4 vitesses - Largeurs à l'aplomb des roues
	5362/5/4V-Gr2	Kadett B 1900 - Frein AR à disque ventilé
	5362/6/5V-Gr2	- Boîte ZF 5 vitesses - Largeurs à l'aplomb des roues
	5391/1/1V	Manta 1.9 L - Pont à action limitée
	5391/2/1E	- Errata (arbre à cames)
	5398/1/1E	Ascona 1.9 L - Errata (arbre à cames)
	5399/1/1V	Ascona 1.6 L - Pont à action limitée

(F) - FRANCE -

CITROEN	5259/3/2V	ID 20 - Boîte 5 vitesses
PEUGEOT	5260/5/2E	504 Carb. - Disques de frein

.../...

BP/MG

(F) - FRANCE -

Peugeot (suite)	5260/6/4V	- Suspension renforcée
	5280/7/2E	504 inject. - Disques de frein
	5326/3/2V-Gr2	"304" - Extensions d'aile

(I) - ITALIE -

FIAT	5232/7/6E	850 Sport Coupé - Calandre
	5232/8/7E	- Errata
	5304/6/5E	"128" - Alternateur
	5304/7/6E	- Errata
INNOCENTI	5291/3/3E	Mini Minor - Déflecteurs
	5292/4/3E	Mini Cooper - Déflecteurs

(J) - JAPON -

MITSUBISHI	5345/1/1V-Gr2	"A51" - Extensions d'aile
	5347/1/1V-Gr2	"A 52 GS" - Extensions d'aile
NISSAN	5265/2/2E	P 510 - Aménagements carrosserie & habitacle - Silencieux
	5355/2/2V-Gr2	P 510 SSS - Volant moteur, Vilebrequin, Bielles
	5355/3/1E	- Aménagements de carrosserie et d'habitacle
	5356/2/2V	B 110 - Version 2 carburateurs
	5397/1/1V-Gr2	"1800 SSS" - Vilebrequin - Volant moteur
TOYOTA	5417/1/1V	Carina - Version TA 12 KD (1588 cc)
	5417/2/2V-Gr2	- Version TA 12 KS (1588 cc)
	5417/3/3V-Gr2	- Version TA 12 MS (1588 cc)

.../...

BP/MG

(J) - JAPON -

Toyota (suite)	5418/1/1V	Celica - version TA 22 K (1588 cc)
	5418/2/2V	- version TA 22 KZ (1588cc)
	5418/3/3V	- version TA 22 MQ (1588cc)
	5419/1/1V	Corolla 1400 - version TE 20 S
	5419/2/2V	- version TE 20 SZ
	5419/3/3V	- version TE 21 L AD (1588cc)
	5420/1/1V	Corolla Coupé 1400 - TE 25 S
	5420/2/2V	- TE 25 SZ
	5420/3/3V	- TE 25 BN
	5420/4/4V	- TE 27 L AD (1588 cc)

GROUPE II - VOITURES DE TOURISME SPECIALES :

(F) - FRANCE -

PEUGEOT	1601/3/2E	"504 Coupé" - Disque de frein
	1602/3/2E	"504 Cabriolet" - Disque de frein

(GB) - GRANDE BRETAGNE -

FORD Mo Co	1605/7/7V	"RS 1600" - Frein à disque

(I) - ITALIE -

ABARTH	1469/2/1V	"695 SS" - Culasse radiale
	1470/5/4V	"595" - Culasse radiale
ALFA ROMEO	1557/11/7V	1300 GTA Junior - Disque de frein
	1576/8/6V	1750 GTAm - Disque de frein
GIANNINI	1504/2/2V	"500 TV" - Fusées AV
	1504/3/3V	- Tableau de bord

.../...

BP/MG

(I) - ITALIE -

Giannini (suite)	1548/3/3V	"590 GT" - Tableau de bord

(J) - JAPON -

HONDA	1603/1/1V	H 1300 C - Eléments carrosserie en plastique - Boîtier de direction - Embrayage/Boîte 5 vitesses

GROUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE :

(F) - FRANCE -

ALPINE	3035/3/2V-Gr4	A 110 - 1600 - Freins AV & AR "TS"
	3035/4/3V-Gr4	- Entrée d'air calandre
	3035/5/4V-Gr4	- Supports de suspension renforcés
	3035/6/5V-Gr4	- Vitres plexi, pare-chocs plastiques - Embrayage - Crémaillère de direction
	3035/7/6V-Gr4	- Visière de phare

(GB) - GRANDE BRETAGNE -

LOTUS	3026/1/1E	"Elan + 2 S" - Soupapes - Arbres à cames - Cache-culbuteurs
	3027/1/1E	"Elan" - Soupapes - Arbres à cames - Cache-culbuteurs

(I) - ITALIE -

ALFA ROMEO	3034/2/1E	JZ 1300 - Alternateur - Pédalier - Servo frein
FIAT	3019/4/3E	850 Sport Spider - Errata

.../...

BP/MG

(I) - ITALIE - suite

LANCIA	3006/11/5V-Gr4	"1.6 HF" - Extensions d'aile
	3006/12/6V-Gr4	- Joints de transmission
	3006/13/7V	- Ventilateur
	3020/6/2V	1.3 S Coupé - Ventilateur
	3031/2/1V	1.3 S Sport - Ventilateur

NOTA - Toutes les extensions mentionnées se rapportant aux largeurs à l'aplomb des roues AV et des roues AR sont un complément de la fiche de base et non pas une variante ou une évolution. Extensions concerning body-width at the front and rear wheel axles are considered as complement to the basic form and not as variant or evolution.

- POIDS DES VOITURES HOMOLOGUEES / WEIGHT OF RECOGNIZED CARS :

5316 TOYOKOGYO MAZDA 1800 LUCE

Poids révisé / revised weight : 1 000 kg.

*
* *

.../...

BP/MG

RESULTATS PROVISOIRES DES CHAMPIONNATS 1971 DE LA F.I.A.
PROVISIONAL RESULTS OF THE 1971 F.I.A. CHAMPIONSHIPS

* (Les résultats officiels de ces épreuves ne sont pas parvenus à la FIA et sont donnés ici sous réserve. Results given with reserves.)

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE FORMULE 1
WORLD CHAMPIONSHIP FOR FORMULA 1 DRIVERS

		Grand Prix				TOTAL
		S. Africa	Espana	Monaco	Nederland*	
1.	STEWART J.	6	9	9		24
2.	ICKX J.		6	4	9	19
3.	ANDRETTI M.	9				9
	PETERSON R.			6	3	9
	RODRIGUEZ P.		3		6	9
6.	REGAZZONI C.	4			4	8
7.	AMON C.	2	4			6
	HULME D.	1	2	3		6
9.	WISELL R.	3				3
10.	FITTIPALDI E.			2		2
	SURTEES J.				2	2
12.	BELTOISE J.P.		1			1
	SIFFERT J.				1	1
	STOMMELEN R.			1		1

COUPE INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS DE FORMULE 1
INTERNATIONAL CUP FOR FORMULA 1 MANUFACTURERS

		Grand Prix				TOTAL
		S. Africa	Espana	Monaco	Nederland*	
1.	FERRARI	9	6	4	9	28
2.	TYRRELL-FORD	6	9	9		24
3.	B R M		3		6	9
	MARCH-FORD			6	3	9
5.	MATRA-SIMCA	2	4			6
	McLAREN-FORD	1	2	3		6
7.	LOTUS-FORD	3		2		5
8.	SURTEES-FORD			1	2	3

.../...

BP/MG

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DES MARQUES
INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	Buenos Aires	Daytona	Sebring	Brands Hatch	Monza *	S p a	Targa Florio	Nürburgring	Le Mans	Österreich-ring *	T O T A L
1. PORSCHE	9	9	9	4	9	9	3	9	9	9	63 °
2. ALFA ROMEO	4		6	9	4	4	9	3		6	42 °
3. FERRARI	2	6	1	6	1				4	3	23
4. LOLA FORD						1	4				5
5. CHEVROLET		3									3

(°) Voir prescriptions générales / See general prescriptions - Art. 9

COUPE INTERNATIONALE DES VOITURES DE GRAND TOURISME
INTERNATIONAL CUP FOR GRAND TOURING CARS

	Daytona	Sebring	Spa	Targa Florio	Le Mans	Österreich-ring *	TOTAL
1. PORSCHE	4	6	9	9	9	9	42 °
2. CHEVROLET	9	9	1				19
3. OPEL				3			3
4. ALFA ROMEO				1			1

(°) Voir prescriptions générales / See general prescriptions - Art. 9

.../...

AP/MG

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DES RALLYES POUR MARQUES
INTERNATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR MAKES

		Monte Carlo	Suède	San Remo Sestriere	E. African Safari *	Maroc	Österr. Alpenfahrt	Acropole	Alpes *	TOTAL
1.	ALPINE	9		9			9	9	9	45
2.	LANCIA	1	4	6				4	3	18
3.	FIAT			3			6	3		12
4.	NISSAN	2			9					11
5.	PORSCHE	3½	3		2	2				10½
6.	PEUGEOT				4	6				10
7.	SAAB		9							9
	CITROEN					9				9
	B M W		6				2	1		9
10.	FORD GB				3				4	7
11.	OPEL		2					2	1	5
12.	VW						4			4

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS
EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

		TOTAL 9 épreuves/events	**
1.	SCLATER C.	24	GB
2.	ZASADA S.	22	PL
3.	WARMBOLD A.	20	D
4.	BOYD A.J.L.	17	GB
	CRAWFORD D.B.	17	GB
	HENRY J.	17	F
7.	DORFLER J.H.	15	D
	MARECEK H.	15	D
	ROHRL W.	15	D
10.	BARON C.	14	F
	BOHNE H.	14	D
	CHASSEUIL G.	14	F
	NICOLAS J.P.	14	F
	WELLMANN K.H.	14	D
	etc...		

.../...

(**) Nationalité du Conducteur/Nationality of Driver.

AP/M

TROPHEE D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE VOITURES DE FORMULE 2
EUROPEAN TROPHY FOR FORMULA 2 DRIVERS

		Hocken-heim	Thruxton	Nürburg-ring	Jarama	Crystal Palace	Rouen *	TOTAL
1.	PETERSON R.		9			6	9	24
2.	REUTEMANN C.	6		6	6	3	2	23
3.	CEVERT F.	9	4	9				22
4.	SCHENKEN T.	3	3			9		15
	QUESTER D.				9		6	15
6.	FITTIPALDI W.	4	2	2	2			10
7.	LAUDA N.			3	1		4	8
8.	JAUSSAUD J.P.				3	4		7
9.	BELL D.		6					6
10.	BIRRELL G.	2				2		4
	CANNON J.				4			4
	WESTBURY P.			4				4
13.	MIGAULT F.						3	3
14.	HART B.	1						1
	MARKO H.			1				1
	MAZET F.						1	1
	MOSER S.					1		1
	WALKER A.		1					1

* *
*

AP/MG

A/
AP/MG

30 Juin/June 1971

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1971

CIRCULAIRE ADDITIONNELLE N° 7

Catégories
I + (Epreuves Internationales Libres / Full International Events
I (Epreuves Internationales / International Events

Date	Pays	Cat.	Nom de l'épreuve	Observations
16 Mai	D	I	Auto-Cross à Mainz	Nouvelle date : 18 JUILLET
*19/20 Juin	F	I	Course de côte du Ballon d'Alsace	Epreuve annulée / Cancelled
27 Juin	DK	I	Ring Djursland (T)	Epreuve annulée / Cancelled
* 3/4 Juillet	USA	I	N.H.R.A. Open (DGSTR) - Gainesville	Nelle inscription : Org. : N.H.R.A. 10369 Riverside Ave. - N. HOLLYWOOD, Calif.91602 tel. : (213) 877.2751
3/4 Juillet	F	I	Course de côte de Soissons	Nouvelle date : 11 JUILLET
* 4 Juillet	GB	I	Silverstone (C-5000)	Nelle inscription. Org. : Nottingham Sports Car Club, c/o Miss Betty Shaw, 7 Radcliffe Road, WEST BRIDGFORD, Nottingham NG7 SFF
4 Juillet	H	I	Slalom Sopron	Nelle inscription. Or. : Magyar Autoklub, SOPRON - Ogabona Teer 6.
18 Juillet	I	I+	Gran Premio del Mugello (Trophée 2 Litres)	Remplacé par / Replaced by : IMOLA - 25 JUILLET
24/25 Juillet	USA	I+	250 Miles Indianapolis (C-4200)	Changt catégorie de voitures en/Change of category of cars to : STOCK-CAR
15 Août	L	I	Course de côte de Télé-Dudelange	Lire/Read : COURSE DE COTE DE HEISDORF
4/5 Septembre	GB	I	Inter-Club slalom	Nelle inscription. Org. : West Hants & Dorset C.C. c/o Mr. P.G. Cooper, Cooper's Garages. NEW MILTON, Hants. (en collaboration avec/in conjunction with : Bourie Normandie, France

Date	Pays	Cat.	Nom de l'épreuve	Observations
5 Septembre	USA	I+	'Bama 500 (Stock Car)	Nouvelle date : 21 AOUT
12 Septembre	YU	I	Course de côte - Prix de Slovénie 71	Nelle inscription. Org. : Auto-Moto Drustvo Ljubljanska 8b, 68000 NOVO MESTO
1/3 Octobre	USA	I	National Dragster Open - Columbus	Nelle inscription. Org. : N.H.R.A.
16/17 Octobre	USA	I	NHRA Gulf Coast National Open - Laplace	Nelle inscription. Org. : N.H.R.A.

=-=-=-=-=

(*) Déjà mentionné dans la / Already mentioned in the : Circulaire Additionnelle N° 6a

BP/MG 30 Juin/June 1971

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DE KARTING

CIRCULAIRE ADDITIONNELLE N° 5

Date		Pays	Nom de l'épreuve	Observations
6	Juin	F	Course Internationale de Decazeville	Nelle inscription. Organisateur n° 1028 K.C. Decazeville/Dr. Guilhen 22 rue E. Nègre - 12 DECAZEVILLE
29	Juin	I	Pista Verde - S. Bartolomeo del Cervo	Nelle inscription. Organisateur n° 1307 S.K. A.C. Imperia, Via Matteoti 132, IMPERIA
4	Juillet	I	Course de Cerrina	Nelle inscription. Organisateur n° 1308 "Racing Club Torino" Corso Tassoni 59 - TORINO
11	Juillet	F	Course à l'Américaine	Nelle inscription. Organisateur n° 1003 K.C. Mulhouse / Mr. Prob. 14 rue des Perdrix - 68 MULHOUSE
25	Juillet	D	Match S/DK/D	Nouveau circuit : Herborn / Dillkreis
17	Octobre	D	Coupe Junior à Horrem	Nelle date : 28/29 AOUT
30/31	Octobre	D	Prix d'Allemagne de Karting	Circuit : Frankfurt / M. Bergen. ENKHEIM

-=-=-=-