

# FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8 PLACE DE LA CONCORDE . PARIS

BULLETIN SPORTIF

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 58 - Avril / April 1972

-----

## S O M M A I R E

- 1.- Communiqués de Presse.
- 2.- Minima de Qualification 1973.
- 3.- Circuit de Zandvoort.
- 4.- Dimensions des Glissières de Sécurité 1973.
- 5.- Largeur Maximale des Voitures des Catégories, A, B et C.
- 6.- Accouplement étanche de Ravitaillement Standardisé  
Procédure de Ravitaillement 1973 en Formule 1.
- 7.- Elimination des Réservoirs de Sécurité aux Normes FT1 et FT2  
en Formule 3.
- 8.- Arceau de Sécurité en Groupe 5.
- 9.- Culasses Optionnelles en Groupes 2 et 4.
- 10.- Poids minima en Groupe 7 pour le Championnat de la Montagne  
1973.
- 11.- Challenge Européen de Formule Renault.
- 12.- Homologation de la De Tomaso Pantera.
- 13.- Pénalités Internationales.
- 14.- Sélection des Pilotes de Rallyes Prioritaires.
- 15.- Annexe J : Interprétations et Adjonctions.
- 16.- Limitation de la Largeur des Pneumatiques en Formule 2.
- 17.- Homologations de Réservoirs de Sécurité.
- 18.- Liste d'Homologations Additionnelle 1972/4.
- 19.- Modifications au Calendrier Sportif International.
- 20.- Modifications au Calendrier International du Karting.

\*

\* \*

.../...

1.- COMMUNIQUES DE PRESSE -

A) DRAPEAUX DE SIGNALISATION D'HUILE

Il est rappelé que l'année dernière, la CSI avait décidé de simplifier les drapeaux de signalisation, et de ce fait, de supprimer le drapeau jaune et rouge de signalisation d'huile. La suppression de ce drapeau avait été proposée à l'origine par le GPDA et, après l'avoir refusée une première fois, la CSI l'avait finalement adoptée, non sans réticences, en Avril 1971.

En considération des protestations très vives élevées par les organisateurs, les officiels et aussi par les pilotes eux-mêmes, le Prince Metternich, Président de la CSI, a décidé de demander un complément d'étude à la Sous-Commission des Circuits et de la Sécurité, sur la procédure de signalisation à l'aide des drapeaux.

Dans l'intervalle, les Autorités Sportives Nationales seront libres de continuer à utiliser le drapeau rouge et jaune de signalisation d'huile pour les courses internationales.

B) REGIME DES CHAMPIONNATS 1973

a) Championnat du Monde des Rallyes

Le Bureau de la CSI, qui s'est réuni à Bruxelles le Vendredi 10 Mars 1972, sous la présidence du Prince Metternich, proposera à la CSI de créer à partir de 1973 un Championnat du Monde des Rallyes. Le Règlement Particulier de ce Championnat sera établi lors des Réunions de Juin 1972.

b) Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme

Le Bureau proposera à la CSI de retenir les critères suivants pour le Règlement Particulier de ce Championnat à partir de l'année prochaine :

- Division en deux classes de cylindrées principales, c'est-à-dire jusqu'à 2 000 cm<sup>3</sup> et au-dessus de 2 000 cm<sup>3</sup>.
- Aucune limitation supérieure de la cylindrée ne sera imposée.
- Toutes les épreuves devront avoir une durée minimale de 3 1/2 heures ou 500 km.

c) Championnat d'Europe des Marques pour Voitures jusqu'à 2 litres

Le Bureau proposera que ce Championnat soit de nouveau disputé à partir de l'année prochaine pour les voitures du Groupe 5 (voitures de sport) exclusivement, (le Groupe 4 restant évidemment admis à condition que le minimum de qualification prescrit soit observé).

.../...

C) CAPACITE DES RESERVOIRS DES VOITURES DE FORMULE 1

Suite à la décision de principe prise par le Bureau en Décembre, il est spécifié que la capacité maximum des réservoirs d'essence des voitures de Formule 1 sera limitée à 160 litres à partir de l'année prochaine.

Toutes les voitures devront être conçues de façon à permettre le ravitaillement en course en utilisant l'équipement de ravitaillement prescrit par la CSI.

Un certain nombre de mesures de sécurité concernant les réservoirs en caoutchouc et l'imposition d'une structure déformable autour de ces réservoirs ont été également retenues. Une dernière mise au point des détails réglementaires étant encore nécessaire, ces mesures seront communiquées in extenso au cours du mois de Mai lors d'une Conférence de Presse qui sera tenue par le Prince Metternich, spécialement sur le thème de la sécurité relative à la construction des voitures de course.

D) LIMITATION DE LA LARGEUR DES PNEUMATIQUES EN FORMULE 2

Le principe de la limitation de la largeur des pneumatiques en Formule 2 a été retenu pour application à partir du 1er Janvier 1973. Les dimensions exactes seront communiquées dans un proche avenir après consultation des constructeurs de pneumatiques.

E) ECHELLE DE POIDS DES VOITURES DU GROUPE 5 (VOITURES DE SPORT)

Après consultation des constructeurs, le Bureau précise que l'échelle de poids pour ce groupe de voitures restera inchangé pour l'année prochaine.

F) REGLEMENT INTERNATIONAL DE FORMULE 3

Le Bureau de la CSI rappelle que seules les voitures qui sont en stricte conformité avec le Règlement International de Formule 3 peuvent participer aux courses de ladite Formule, inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA.

Le Bureau fait appel aux Autorités Sportives Nationales pour que le respect des Règlements Internationaux soit observé par tous les organisateurs.

\*  
\* \*

2.- MINIMA DE QUALIFICATION 1973

A partir du 1.1.1973 un nouveau régime de minima de qualification entrera en vigueur.

.../...

Les performances minimales, exprimées en un pourcentage de la moyenne des trois meilleurs temps de qualification seront établies conformément aux critères ci-après. Il s'agit de maxima admis, les organisateurs ayant le droit de prescrire un pourcentage inférieur s'ils le désirent.

- Courses de vitesse sur circuit comptant pour un Championnat de la F.I.A. -

- a. - 110% pour toutes les courses de F1, F2 et F3
- b. - 115% pour toutes les courses du Championnat d'Europe des Marques pour voitures jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> à l'exception du Nurburgring où ce chiffre peut être porté à 125%
- c. - pour toutes les autres courses de Championnat le calcul des minima de qualification se fera à l'aide de la formule suivante :

$$\Delta T (\%) = 0,4 L - \frac{24}{VT} + 32$$

$\Delta$  (exprimé en %) est le pourcentage de temps supplémentaire permis partant du principe que la moyenne des 3 meilleurs temps sera comptée 100%.

L est la longueur du circuit en km.

T la durée de la course exprimée en heures.

Exemple : La moyenne des 3 meilleurs temps sur un tour de circuit est 1 minute, et  $\Delta = 20$ , le minimum de qualification sera donc 120%, soit 1 mn 12 secondes.

- Courses Internationales Libres non-incluses dans un Championnat de la F.I.A.

Pour toutes les courses internationales libres inscrites au Calendrier Sportif de la FIA, les minima de qualification seront calculés à l'aide de la formule citée ci-dessus au point c. Le maximum absolu admis étant 130%.

\*  
\* \*

3.- CIRCUIT DE ZANDVOORT -

Après avoir pris connaissance du programme des travaux actuellement en cours au circuit de Zandvoort, le Bureau de la CSI a décidé que les courses sur ce circuit devront être limitées aux voitures de Tourisme, de Grand Tourisme (Groupes 1 à 4), Formule 3 et Formules Libres d'une cylindrée maximum de 1600 cm<sup>3</sup>. Cette restriction sera valable aussi longtemps qu'aucun accord ne sera intervenu entre les propriétaires du circuit et la CSI sur un programme définitif d'amélioration des installations de sécurité.

\*  
\* \*

.../...

BYL/MG

4.- DIMENSIONS DES GLISSIERES DE SECURITE 1973 -

Il a été décidé de retenir pour 1973 les dimensions maximales suivantes :

4 pouces/10 cm entre le sol et le rail inférieur, 3 pouces/7 1/2 cm entre les 2 rails. Cependant, les glissières déjà existantes qui sont conformes aux spécifications actuelles pourront être maintenues.

\*  
\* \*

5.- LARGEUR MAXIMALE DES VOITURES DES CATEGORIES, A, B et C -

Il a été décidé de fixer la largeur maximum hors tout à 210 cm pour toutes les voitures prenant part à des épreuves sur circuits, à partir du 1.1.73.

En ce qui concerne le Groupe 7, les voitures construites avant le 1/1/1973, qui dépassent ce chiffre, pourront continuer à courir, mais toutes les voitures nouvelles devront se conformer à ces dimensions maximales.

\*  
\* \*

6.- ACCOUPLLEMENT ETANCHE DE RAVITAILLEMENT STANDARDISE - PROCEDURE DE RAVITAILLEMENT 1973 -

Il est rappelé que pour les courses au cours desquelles intervient un ravitaillement en essence, deux systèmes principaux sont admis :

- a) un système centralisé fourni par les circuits
- b) un système fourni par les concurrents avec certaines restrictions concernant les dimensions du réservoir d'approvisionnement, du tuyau de remplissage, etc.

Les prescriptions supplémentaires suivantes entrent en vigueur à partir du 1/1/1973 :

- l'utilisation de bidons du types NASCAR sera proscrite
- dans les deux cas a) et b) le tuyau de remplissage devra être muni d'un accoupleur étanche s'adaptant sur l'orifice standardisé monté sur la voiture. Les normes de cet orifice sont données dans le croquis ci-après.

L'attention des fabricants de l'accoupleur (côté-stands) est attirée sur le fait que la partie en contact avec la surface C de l'orifice de remplissage doit être munie d'un joint Vitton. Aussi, il est recommandé de ne pas dépasser un guidage initial, avant

.../...

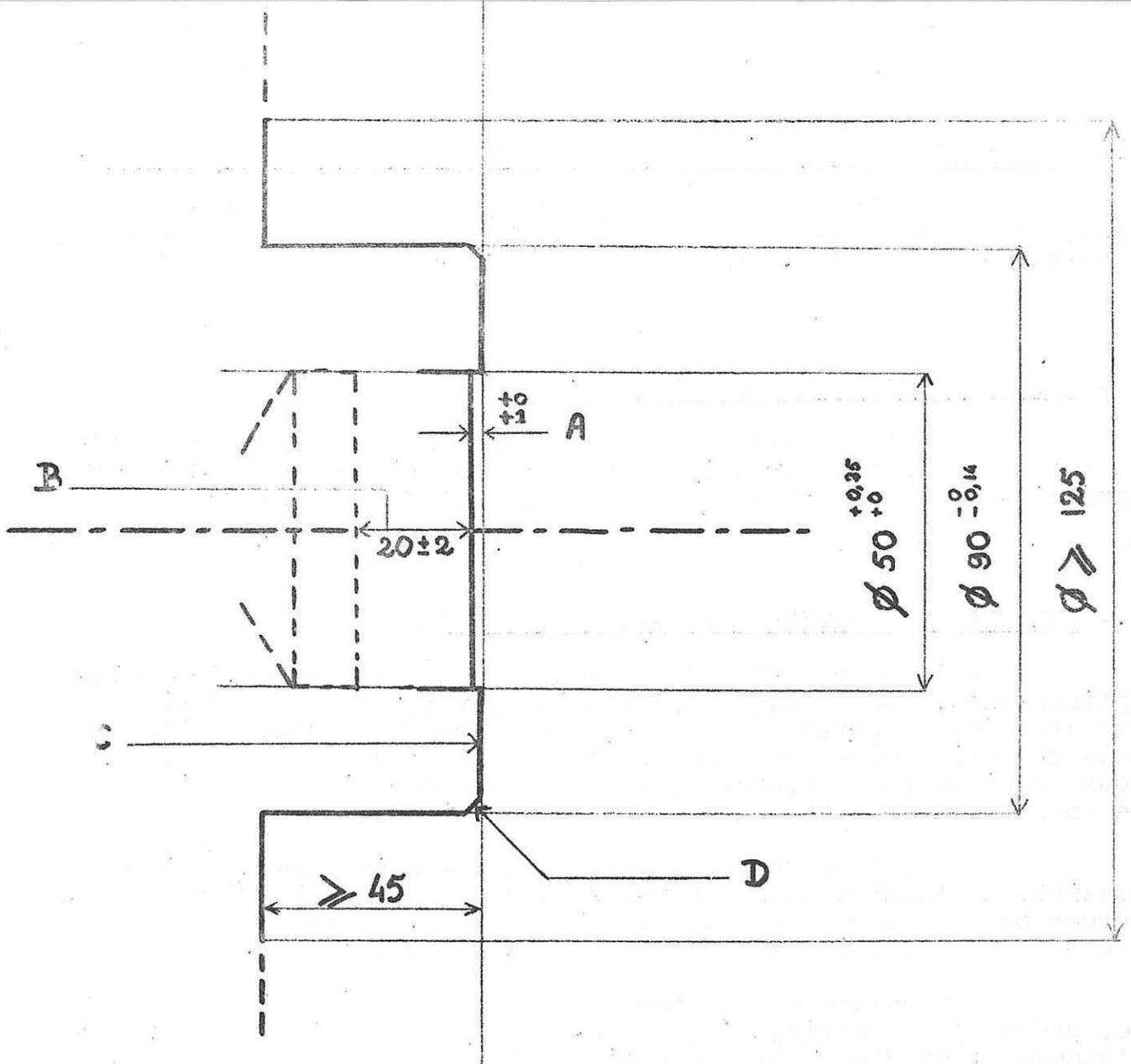
l'ouverture des soupapes, de 18 mm, de telle sorte qu'à l'ouverture maximale autorisée de la soupape (22 mm) la pénétration totale ne dépasse pas 40 mm, laissant ainsi 5 mm minimum de tolérance.

- toutes les voitures doivent être munies d'un orifice de remplissage conforme au croquis ci-après. L'orifice de remplissage ne doit incorporer aucun dispositif de retenue en position ouverte (billes, crabots, etc...)
- exceptionnellement, et pour les voitures de F1 seulement, il est permis de prévoir deux orifices de remplissage standards et le ravitaillement par deux tuyaux, avec accoupleurs appropriés, simultanément.
- la(ou les) mise(s) à l'air libre doivent être équipées de soupapes de fermeture conçues selon le même principe que les orifices de remplissage standards. Lors d'un ravitaillement les sorties des mises à l'air libre doivent être raccordées, à l'aide d'un accoupleur approprié, soit au réservoir d'approvisionnement principal, soit à un récipient transparent portable d'une capacité minimale de 20 litres.  
Le diamètre de la soupape de ou des sortie(s) de ventilation ne doit pas dépasser 50 mm (+ 0,25)

Voir croquis page suivante.

\*  
\* \*

.../...



ORIFICE DE REMPLISSAGE STANDARDISE POUR VOITURES  
 STANDARDIZED CAR FUEL FILLER

Alliage recommandé AU4G (Aluminium/copper/Magnesium)  
 Recommended material / cuivre/

Usinage / Machining  $\sqrt{1.6}$  —  $\rho$  Toutes cotes en mm  
 all dimensions in mm

A : position du clapet au repos / position of the released valve  
 clapet normalement fermé et étanche à la pression de 100 m.bar  
 (1.5 psi)  
 valve normally shut and leak proof under 100 m.bar of pressure  
 (1.5 psi)

B : Ouverture du clapet / valve lift ( $20 \pm 2$  mm)

C : Plan de joint : tolérance de surfaçage : 0.05 mm  
 Gasket facing plane, unswerving tolerance : 0.05 mm.

D : Chanfrein  $1 \begin{smallmatrix} +1 \\ +0 \end{smallmatrix}$  à  $45^\circ$  ou arrondi (rayon 1 mm)  
 Bevel cut  $1 \begin{smallmatrix} +1 \\ +0 \end{smallmatrix}$  at  $45^\circ$ , or rounded at 1 mm radius

7.- ELIMINATION DES RESERVOIRS AUX NORMES FT1 ET FT2 EN FORMULE 3 -

A partir du 1/1/1973 les normes FT 1 et FT2 seront éliminées. Seule restera valable la Norme FIA Spéc. FT3 (voir Annuaire Sportif, section verte, page 100.)

\*  
\* \*

8.- ARCEAU DE SECURITE EN GROUPE 5 -

Il est rappelé que pour les voitures du Groupe 5 ouvertes ou fermées, l'arceau principal derrière les sièges avant doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

\*  
\* \*

9.- CULASSES OPTIONNELLES EN GROUPE 2 ET 4 -

L'interprétation du nouveau régime concernant les culasses optionnelles, donnée dans le Bulletin Sportif n° 55 de Janvier 1972 est annulée. A partir du 1/1/1973 une demande d'homologation d'une culasse optionnelle fabriquée en un nombre d'exemplaires suffisant pour équiper 100 voitures, est recevable même si la position et/ou le nombre d'arbres à cames se trouvent modifiés.

Le montage de la nouvelle culasse doit cependant être possible à l'aide d'outils normaux et sans qu'il soit nécessaire de percer ou d'usiner d'une part le bloc moteur, d'autre part tout autre élément essentiel du moteur qui n'est pas remplacé.

Par conséquent la faculté de modifier les pièces d'origine, prévue par l'article 260 a) ne peut pas être mise à profit pour l'homologation d'une culasse optionnelle.

\*  
\* \*

10.- POIDS MINIMA EN GROUPE 7 POUR LE CHAMPIONNAT DE LA MONTAGNE 1973 -

Il a été décidé qu'à partir du 1/1/1973, l'échelle des poids minima applicable aux voitures de formule libre sera également valable pour les voitures du Groupe 7.

\*  
\* \*

11.- CHALLENGE EUROPEEN DE FORMULE RENAULT -

Le titre de Challenge Européen de Formule Renault a été accordé à une série d'épreuves de Formule Renault se déroulant dans six pays différents.

\*  
\* \*

.../...

12.- HOMOLOGATION DE LA DE TOMASO PANTEPA --

Le présent communiqué de presse a été publié par la CSI le 25 Mars 1972 :

Suite au récent Communiqué concernant l'homologation de la De Tomaso Pantera, il est précisé que la vérification de la production minimale et du poids de la version allégée avec portières, capot moteur et capot coffre en aluminium et vitres latérales en plexiglass aura lieu au cours du mois d'Avril.

Entre-temps, une vérification du poids de la version tout acier a été effectuée auprès des concessionnaires De Tomaso en France et en Suisse.

Les résultats de cette vérification permettent à la CSI de fixer définitivement le poids de la version tout acier à 1220 kg.

Par conséquent, ce nouveau poids doit figurer sur la fiche d'homologation n° 632 (page 2, N° 9)

Dans l'attente des résultats de la vérification du modèle allégé, les concurrents sont autorisés à conserver les éléments allégés (capots moteur et coffre, vitres, etc...) à condition que le poids de 1220 kg soit respecté.

\*  
\* \*

13.- PENALITES INTERNATIONALES

Suspension jusqu'au 31/12/1972 :

M. D. FRIEBEL (Allemagne Fédérale)

Pénalité levée :

M. Joao Alberto do Couto ERAGOSO (Portugal)

\*  
\* \*

14.- SELECTION DES PILOTES DE RALLYES PRIORITAIRES -

A la fin de chaque année la FIA publiera la liste des conducteurs sélectionnés pour l'année suivante.

Au cours de la saison sportive aucune mise à jour officielle ne sera publiée par la FIA. Cependant, les conducteurs ayant obtenu une première place dans un des Rallyes des deux Championnats de la FIA au cours de la saison, devront être considérés comme conducteurs sélectionnés par les organisateurs de ces rallyes.

Les pilotes devront fournir eux-mêmes la preuve de leur victoire dans un des rallyes du Championnat des Conducteurs ou des Marques.

\*  
\* \*

.../...

15.- ANNEXE J : INTERPRETATIONS ET ADJONCTIONS -

ARTICLE 269 - Mesures de Sécurité applicables aux Voitures  
du Groupe 5.

Il est rappelé que le système de freinage devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce normalement sur les 4 roues. Dans le cas d'une fuite en 1 point quelconque de la canalisation, ou d'une défaillance quelconque en un point de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer de s'exercer sur au moins deux roues.

\*  
\* \*

16.- LIMITATION DE LA LARGEUR DES PNEUMATIQUES EN FORMULE 2 -

Le Bureau de la CSI, lors de la réunion de Bruxelles, s'est déclaré favorable à une limitation de la largeur des pneumatiques en F2, à partir de 1973. Les dimensions exactes seront communiquées ultérieurement après consultation des fabricants de pneumatiques.

\*  
\* \*

17.- HOMOLOGATION DE RESERVOIRS DE SECURITE -

Trois nouveaux réservoirs de sécurité aux normes FT3 sont homologués à partir du 1/4/1972 :

- Modèles SCR et SCL fabriqués par Sumitomo Electric Industries Ltd  
15-5 Chome, Kitahama,  
Migashi-ku  
OSAKA (Japon)
- Modèle URT-80 fabriqué par Bridgestone Tyre Co. Ltd.  
N° 1, 1-chome Kyobashi  
Chuo-ku  
TOKYO 104 (Japon)

\*  
\* \*

.../...

MOTOR SPORT BULLETIN

-----  
N° 58 - April 1972  
-----

C O N T E N T S

- 1.- Press Communiqués.
- 2.- 1973 Qualification Minima.
- 3.- Zandvoort Circuit.
- 4.- Dimensions of guard-rails for 1973.
- 5.- Overall width for cars of categories A, B and C.
- 6.- Standardized leak-proof fuel fillers -  
Formula 1 refuelling procedure for 1973.
- 7.- Phasing out of FT1 and FT2 type tanks in Formula 3.
- 8.- Roll-over bar in Group 5.
- 9.- Optional cylinder-heads in Groups 2 and 4.
- 10.- Minimum weight for cars of Group 7 in the Hill-Climb Championship.
- 11.- European Challenge for Formula Renault.
- 12.- Recognition of the De Tomaso Pantera.
- 13.- International Penalties.
- 14.- Seeding of Rally Drivers.
- 15.- Appendix J : Interpretations and Additions
- 16.- Limitation in tyre width in Formula 2.
- 17.- Recognition of Safety Fuel Tanks.
- 18.- Additional Recognition List 1972/4.
- 19.- Amendments to the International Sporting Calendar.
- 20.- Amendments to the International Karting Calendar.

\*

\* \*

1.- PRESS COMMUNIQUES -

A) FLAG SIGNALS - OIL FLAG

It is recalled that last year the CSI simplified flag signals and thereby dropped the yellow and red oil-flag. The suppression of this last flag was initially proposed by the GPDA and after having been refused once, was reluctantly accepted by the CSI in April 1971.

.../...

In view of the strong protests raised by organizers, race-officials and also the drivers themselves, Prince Metternich, President of the CSI has decided to request a further study of the flag signalling procedures by the Sub-Commission for Circuits and Safety.

In the meantime, the National Sporting Authorities will be free to continue to use the yellow and red oil flag for international races.

## B) ORGANISATION OF THE 1973 CHAMPIONSHIPS

### a) World Championship of Rallies

The CSI Bureau, who met in Brussels on 10th March 1972, under the Chairmanship of Prince von Metternich, will propose to the CSI to create a World Championship of Rallies as from 1973. The Supplementary Regulations will be established during the meetings held in June 1972.

### b) European Championship for Touring Cars

The CSI Bureau will propose to the CSI to adopt the following criteria for the Supplementary Regulations of this Championship as from next year :

- division into two principal cylinder-capacity classes, i.e. up to 2,000 cc and over 2,000 cc.
- no upper cylinder-capacity limit will be imposed.
- all events will have a minimum duration of 3 1/2 hours or 500 km.

### c) European Championship for Makes of Cars up to 2 litres

The CSI Bureau will propose that this Championship be again run next year, exclusively for cars belonging to Group 5 (Sports-cars), (Group 4 continuing to be admitted on the condition that the qualification minima are respected).

## C) CAPACITY OF FORMULA 1 FUEL TANKS

Following the decision of principle taken by the CSI Bureau in December, it is specified that the maximum capacity of Formula 1 fuel tanks will be limited to 160 litres as from next year.

All cars shall be conceived so as to enable refuelling during a race, using the refuelling equipment prescribed by the CSI.

A certain number of safety measures concerning rubber tanks and the imposition of a deformable structure around the tanks have also been retained. As the details of the regulations have yet to be finalised, these measures will be communicated in extenso in

.../...

YL/MG

May at a press Conference which will be given specially by Prince Metternich on the theme of Safety in Racing Car Construction.

D) LIMITATION OF TYRE WIDTH IN F 2

The principle of limiting the tyre width in Formula 2 has been adopted for application as from January 1st, 1973. The precise dimensions will be communicated in the near future after consultation with the manufacturers.

E) WEIGHT SCALE FOR CARS BELONGING TO GROUP 5 (SPORTS CARS)

After consultation with the manufacturers, the CSI Bureau notifies that the weight scale for this group of cars will remain unchanged for the coming year.

F) INTERNATIONAL REGULATIONS FOR FORMULA 3

The CSI Bureau points out that only cars strictly conforming with the International Regulations for Formula 3 may compete in races of the said formula, entered on the FIA International Sporting Calendar.

The CSI Bureau calls upon the National Sporting Authorities to ensure that the International Regulations are respected by the organizers.

\*  
\* \* \*

2.- 1973 QUALIFICATION MINIMA -

As from 1/1/1973, a new regime of qualification minima will be enforced. Minimum performances, given in a percentage of the average of the three best qualifying times, will be established in conformity with the criteria provided hereafter : it is a question of admitted maxima, organizers being entitled to prescribe an inferior percentage if they wish to.

- Circuit Races Qualifying for an F.I.A. Championship -

- a. - 110% for all races of F1, F2 and F3.
- b. - 115% for all races of the European Championship for Makes for Cars up to 2000 cc, with the exception of the Nurburgring race for which this figure may be raised to 125%.
- c. - For all other Championship races, the calculation of qualification minima will be given by the formula :

$$\Delta T \% = 0.4 L - \frac{24}{\sqrt{T}} + 32$$

.../...

- $\Delta T$  is the extra time allowed, expressed as a percentage, taking the average of the three best qualifying times as 100%.
- L Circuit length in km.
- T Duration of the race in hours.

Example : The average of the three best lap times is 1 minute, and  $\Delta T = 20$ ; the qualification minimum will therefore be 120%, or 1 minute 12 seconds.

- Full International Events not included in an FIA Championship -

For all Full International Races entered on the FIA Sporting Calendar, qualification minima will be calculated according to the formula mentioned above under point c., the absolute maximum admitted being 130%.

\*  
\* \*

3.- ZANDVOORT CIRCUIT -

After examination of the programme presently being carried out on the Zandvoort Circuit, the Bureau of the CSI decided that races on this circuit shall be limited to Touring cars, Grand Touring cars (Groups 1 to 4), Formula 3 and Formule Libre with a maximum engine-capacity of 1600 cc. This restriction will be valid as long as no agreement is reached between the owners of the circuit and the CSI concerning a final programme to improve safety installations.

\*  
\* \*

4.- DIMENSIONS OF 1973 GUARD RAILS -

It has been decided to retain the following maximum dimensions for 1973 : 4 in./10 cm between the ground and the bottom rail, 3 in./7 1/2 cm gap between the two rails. Nevertheless, existing guard-rails built to the present specifications may remain.

\*  
\* \*

5.- OVERALL WIDTH OF CARS OF CATEGORIES A, B & C -

It has been decided to fix the overall maximum width at 210 cm for all cars participating in car races on circuits, as from 1st January, 1973.

As far as Group 7 is concerned, cars built before 1st January 1973 which exceed this figure may continue to run, but all newly constructed cars must conform to this maximum dimension.

\*  
\* \*

.../...

6.- STANDARDIZED LEAK-PROOF FUEL FILLERS --  
- FORMULA 1 REFUELLING PROCEDURE FOR 1973 --

It is recalled that two principal systems are admitted for races including a refuelling stop :

- a) a centralized system provided by the circuit;
- b) a system provided by the competitors including some restrictions as regards the dimensions of the supply tank, the refuelling hose, etc.

The supplementary prescriptions provided hereafter shall be enforced as from 1st January, 1973.:

- it will be forbidden to use NASCAR cans.
- in both systems a) and b), the refuelling hose shall be provided with a leak-proof coupling to fit the standardized filler mounted on the car. The dimensions of this filler are given in the diagram shown on page 7 of this bulletin.

The attention of the manufacturers of the coupling (pit-side) is drawn to the fact that the part in contact with the area C of the filler must be provided with a Vitton joint. It is advised not to exceed an initial locating penetration of 18 mm, before the opening of the valve, so that, with the valve open to the authorized maximum (22 mm), the total penetration does not exceed 40 mm, leaving thus a minimum of 5 mm tolerance.

- all cars must be provided with a fuel filler complying with the diagram shown on page 7 of this bulletin. The filler must incorporate no retaining device when in an open position (spring-loaded, bayonet, etc.)
- by way of exception, and for F1 cars exclusively, it is permitted to provide two standard fuel fillers and refuelling by two hoses, with the appropriate couplings, simultaneously.
- the air-vent(s) must be equipped with valves having the same closing system as that of the standard filler. During refuelling the outlet of the air-vent must be connected with the appropriate coupling, either to the main supply-tank, or to a transparent portable container with a minimum capacity of 20 litres.

The diameter of the valve of the air-vent(s) must not be superior to 50 mm (+ 0.25).

Vide Diagram on page 7  
(French text)

\*  
\* \*

.../...

7.- PHASING OUT OF FT1 AND FT2 TYPE TANKS -

As from 1st January 1973, FT1 and FT2 type tanks will be eliminated. Only the FIA Specif. FT3 will remain valid (see Year Book of Automobile Sport, green section, page 99).

\*  
\* \*

8.- ROLL-OVER BAR IN GROUP 5 -

It will be recalled that for cars of Group 5 (open or closed), the main roll-over bar behind the rear seats must be symmetrical about the longitudinal centre line of the car.

\*  
\* \*

9.- OPTIONAL CYLINDER-HEADS IN GROUPS 2 AND 4 -

The interpretation of the new regulations concerning optional cylinder-heads, given in the Sporting Bulletin N° 55 of January 1972, has been cancelled. As from 1st January, 1973, an application for recognition of an optional cylinder-head, built in a number sufficient to equip 100 cars, will be admissible even if the position and/or the number of the camshafts happen to be modified.

The setting of the new cylinder-head must, however, be possible with normal tools and without it being necessary to drill or machine the engine-block or any other essential element of the engine which is not replaced. Consequently, the possibility of modifying the original parts, as provided for in Article 260 a), does not apply to the recognition of an optional cylinder-head.

\*  
\* \*

10.- MINIMUM WEIGHT FOR CARS OF GROUP 7 IN THE 1973 HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP -

It has been decided that as from 1/1/1973, the scale of weight minima, applicable to Formule Libre cars, will also be valid for cars of Group 7.

\*  
\* \*

11.- EUROPEAN CHALLENGE FOR FORMULA RENAULT -

The title of European Challenge for Formula Renault has been granted to a series of Formula Renault events, taking place in six different countries.

\*  
\* \*

.../...

12.- RECOGNITION OF THE DE TOMASO PANTERA -

The following press communiqué was published by the CSI on 25th March, 1972 :

Further to the previous Press Communiqué concerning the recognition of the De Tomaso Pantera, it is specified that the investigation of the minimum production and of the weight of the light weight model with aluminium doors, bonnet, boot-lid and plexiglass lateral windows will take place in April.

In the meantime, an investigation of the weight of the steel bodywork model was carried out with the De Tomaso concessionaires in France and Switzerland.

The results of this investigation has enabled the CSI to finally fix the weight of the steel bodywork model at 1220kg.

Therefore, this new weight must figure on the recognition form N° 632 (page 2, N° 9).

Awaiting the results of the investigation concerning the light weight model, competitors are authorized to retain the light weight parts (bonnet, boot-lid, windows, etc.), on condition that the weight of 1,200 kg be respected.

\*  
\* \*

13.- INTERNATIONAL PENALTIES -

Suspension until 31st December 1972 :

Mr. D. FRIEBEL (West Germany)

Penalty revoked :

Mr. Joao Alberto do COUTO ERAGOSO (Portugal)

\*  
\* \*

14.- SEEDING OF RALLY DRIVERS -

At the end of each year, the FIA will publish the list of drivers seeded for the following year.

During the sporting season, no official complementary publication will be made by the FIA. However, drivers who have gained a first place in one of the rallies of the two FIA Championships during the season, shall be considered as seeded drivers by the organizers of these rallies.

.../...

Drivers must themselves produce the evidence of their victory in one of the rallies qualifying for the Championship for Drivers or Makes.

\*

\* \*

15.- APPENDIX J : INTERPRETATION AND ADDITIONS --

ARTICLE 269 : Safety Measures to be applied to Cars of Group 5

It is recalled that the braking system must be conceived in such a way that the effect of the brake-pedal is normally produced on all four wheels. In case of a leakage, at some point in the piping, or a fault in some part of the brake transmission, the action of the pedal must still be exerted on at least two wheels.

\*

\* \*

16.- LIMITATION IN TYRE WIDTH FOR FORMULA 2 --

The Bureau of the CSI, during its Brussels meeting, declared in favour of a limitation of tyre width in F2, as from 1973. The exact dimensions will be communicated later on after consultation with tyre manufacturers.

\*

\* \*

17.- RECOGNITION OF SAFETY FUEL TANKS --

Three new safety FT3 type fuel tanks are recognized as from 1st April, 1972 :

Models SCR and SCL      Manufactured by  
Sumitomo Electric Industries Ltd  
15-5 Chome, Kitahama  
Migashi - Ku  
OSAKA (Japan)

Model URT - 80          Manufactured by  
Bridgestone Tyre Co. Ltd.  
N° 1 1-Chome Kyobasti  
Chuo - ku  
TOKYO 104 (Japan)

\*

\* \*

.../...

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

.....

LISTE D'HOMOLOGATIONS ADDITIONNELLE

ADDITIONAL RECOGNITION LIST

1972/4

\*\*\*\*\*

Homologations Valables à partir d

Recognitions Valid as from

1/4/1972

-----

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE

(D) ALLEMAGNE Fédérale

BMW 5463 30 CS (2985 cc.)

(E) ESPAGNE

CITROEN HISPANIA 5459 AYB (Dyane 6) (602 cc.)

CITROEN HISPANIA 5460 AM3 (C3) (602 cc.)

(F) FRANCE

PEUGEOT 5456 504 F11 (1971 cc.)

PEUGEOT 5457 504 D11 (1971 cc.)

(GB) GRANDE-BRETAGNE

M G 5454 1300 (1275 cc.)  
(Passage du Gr II en Gr I)

(I) ITALIE

FIAT 5458 128 Coupé SL 1100 (1116 cc.)

(J) JAPON

FUJI 5453 A22 Subaru Leone (1361 cc.)

(USA) ETATS UNIS

CHRYSLER 5464 Dodge Colt (1597 cc.)

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

.../...

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

SKODA 5461 110 LS (1107 cc)  
SKODA 5462 110 R (1107 cc) (Passage du Gr. II  
en Gr I)

GROUPE II - VOITURES DE TOURISME SPECIALES

(F) FRANCE

PEUGEOT 1634 504 F 20 (2112 cc - familiale Diesel)

(I) ITALIE

AUTOBIANCHI 1628 A112 Abarth (982 cc)  
FIAT 1635 130 (3236)

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

SKODA 1636 120 S (1172 cc)

(USA) ETATS UNIS

AMERICAN MOTORS 1637 Javelin 390 (6390 cc)

GROUPE III - VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE

(I) ITALIE

ALFA ROMEO 3044 Montreal (2593 cc) (Passage du Gr IV en  
Gr III)

GROUPE IV - VOITURES DE GRAND TOURISME SPECIALES

(GB) GRANDE-BRETAGNE

LOTUS 634 Europa Twin Cam (1558 cc)

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION AMENDMENTS

Valables à partir du / Valid as from 1/4/1972

GROUPE I -

(D) ALLEMAGNE Fédérale

B M W 5446 30.S. ( 2/1E Errata  
( 3/2V Différentiel refroidi (Gr 2 seult)  
B M W 5445 2002 Tii 1/1E Echappement  
2/IV Extensions ailes  
Boîte Vitesses 5 Rapports  
Gr. II uniquement  
3/2E Errata  
.../...

B M W	5444	1802	1/1V	- Extensions ailes - Boîte vitesse 5 Rappports Groupe 2 uniquement
	5258	2002	20/14V	- Extensions ailes Gr II uniquement
	5117	1602	38/26V	- Supports - Suspension moteur - Renfort direction - Suspensions AV - AR
			39/27V	- Extensions ailes AR Groupe II uniquement
OPEL	5362	Kadett B	7/6V	- Bielle - Carter sec Gr. II uniquement
<u>(F) FRANCE</u>				
SIMCA	5263	1000 Rallye et Spécial	5/3V	- Voies AV - AR - Carburateur - Equipement électrique - Moteur 1293 cm3
RENAULT	5413	R 12	3/2V	- Extensions ailes AV Gr. II uniquement
			4/2E	- Errata
			5/3E	- Renfort suspension AV - Embrayage Gr. II uniquement
			6/4E	- Renfort châssis AV Gr. II uniquement
PEUGEOT	5260	504 A11 A13	9/4E	- Echappement
PEUGEOT	5280	504 A12 A14	10/4E	- Echappement
			11/7V	- Carter Huile 5l.
<u>(GB) GRANDE BRETAGNE</u>				
FORD	5336	Capri 3000	7/1E	- Moteur - Echappement - Différentiel
			8/2E	- Orifices Echappement et Admission
FORD	5211	Escort GT	37/34V	- Freins
CHRYSLER	5407	Avenger 1500	2/1E	- Jantes
			3/2E	- Rappports Boîte - Soupapes

.../...

(I) ITALIE

AUTOBIANCHI	5340	A112	5/3V	- Freins AV
FIAT	5254	125 Special	15/10E	- Carburateur
FIAT	5341	124 Sport Coupé	1600 8/7E	- Moteur
	5441	128 Coupé SL	1300 1/1E	- Carburateur - Rapports Boîte
			2/1V	- Extensions ailes (Gr. II)
	5415	128 Rallye	4/3E	- Carburateur - Rapports Boîte
			5/2V	- Jantes
	5414	127	1/1E	- Rapport Boîte vitesse
	5304	128	10/9E	- Rapport Boîte "
	5216	850 Special	5/5E	- Moteur

(J) JAPON

FUJI	5453	A22 Subaru Leone	1/1V	- Becquet Aérodynamique - Extensions d'ailes (Gr. II uniquement)
------	------	------------------	------	--

(S) SUEDE

VOLVO	5410	142 GL	2/1V	- Safari kit (Gr. II seul <sup>t</sup> ) (Homologation valable à partir du 1/3/1972).
-------	------	--------	------	--

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

SKODA	5462	110R	1/1V	- Culasse (Gr. II seult.)
			2/2V	- Paliers vilebrequin (Gr. II seulement)
			3/3V	- Tole protection (Gr. II seulement)

GRUPE II -

(D) ALLEMAGNE Fédérale

FORD	1627	Capri	3/1E	- Errata
B M W	1631	1600 Touring	1/1E	- Errata

(F) FRANCE

RENAULT	1633	12 Gordini	4/4V	- Châssis auxiliaire AV renforcé - Embayage
---------	------	------------	------	---

.../...

(I) ITALIE

AUTOBIANCHI	1628	A112 Abarth	1/1V	- Extensions ailes AV & AR
FIAT GIANNINI	1548	590 GT	5/5B	- Moyeux & freins AV - AR - Suspension AV (Gr. I) - Crépine
	1619	650 NP	1/1V	- Moyeux et freins AV & AR - Suspension AV - Crépine

(CS) TCHECOSLOVAQUIE

SKODA	1636	120S	1/1V	- culasse
			2/2V	- Chapeaux paliers vilebrequin
			3/3V	- Extensions ailes AR
			4/4V	- Tôle protection inférieure
			5/5V	- Vilebrequin
			6/6V	- Bielle

GROUPE III

(D) ALLEMAGNE Fédérale

OPEL	3012	GTA 1900	5/5V	- Renforts Suspension AR (valable en GR.IV uniquement)
------	------	----------	------	---

(F) FRANCE

ALPINE	3035	A110 1600	10/4E	- Errata
--------	------	-----------	-------	----------

(I) ITALIE

ALFA ROMEO	3044	Montreal	1/1V	- Extensions ailes - Suspension AR (Groupe IV uniquement)
			2/2V	- Moteur (Gr.IV uniquement)
FIAT	3029	124 Spider	7/4V	- Moyeux - Freins - Elargisseurs de voie - Extensions d'ailes (Valable en Gr. IV uniquement)
			8/4E	- Moteur

GROUPE IV

(I) ITALIE

DE TOMASO	632	Pantera	1/1V	- Embrayage - Freins.
-----------	-----	---------	------	--------------------------

\*  
\* \*

1910

Dear Sir,  
I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above matter. The same has been forwarded to the proper authorities for their consideration. I am sorry that I cannot give you a more definite answer at this time, but I will be glad to advise you again as soon as a final decision has been reached.

Very respectfully,  
[Signature]

Wm. H. [Name]

I am sorry that I cannot give you a more definite answer at this time, but I will be glad to advise you again as soon as a final decision has been reached.

Very respectfully,  
[Signature]

Wm. H. [Name]

## FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

## CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1972

## CIRCULAIRE 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>
9 Avril	B	I+	North Sea Trophy	I devient/becomes I+
16 Avril	I	I	GP Campagnolo - Monza (3)	Compétition Nationale seulement
23 Avril	E	I+	GP Barcelona - Montjuich	Epreuve annulée / cancelled
23 Avril	D	I	Course de côte Bruckberg	Epreuve annulée / cancelled
7 Mai	D	I	Auto Cross "Wahner Heide" (T, GT)	Nouvelle date : 14 MAI
7 Mai	D	I	Auto Cross "Darmstadt" (T, GT)	Nouvelle date : 14 MAI
7 Mai	D	I	Course de côte Augusta	Epreuve annulée / cancelled
14 Mai	D	I	Course de Rheydt-Zolder (T, GT, S, C-2, C-1300, C-1600, 3)	Annulation : S, C-2, C-1300, C-1600, Rectification : l'épreuve se déroulera sur le Circuit de Hockenheim
20/21 Mai	CH	I	Course en Circuit à Monza (C-1600)	Nelle inscription : Org. SAR-TICINO, Case Postale 108, CH-6901 LUGANO. tél.091.51.15.15
21 Mai	F	I	Aubisque	Epreuve annulée / cancelled
21 Mai	F	I	Mont Revard	Nouvelle date : 25 JUIN
28 Mai	D	I	Course de côte du Sudelfeld	Nouvelle date : 7 MAI
16 Juillet	D	I	Course de côte du Taubensuhl	Epreuve annulée / Cancelled
6 Août	I	I	Course Enna (Gr. 5)	Nouvelle inscription
9/10 Sept.	IRL	I	Phoenix Park Races	Nouvelle date : 2/3 SEPTEMBRE
8 Oct.	I	I	Coupe Città Iglesias (T, GT) course de côte	Nelle inscription. Org. Automobile Club, Via E. Carboni Boi, 09100 CAGLIARI, tél.491950

29 Octobre	F	I	Epreuve Inter	Nouvelle inscription
29 Octobre	F	I+	Circuit Paul Ricard	Epreuve annulée / cancelled
4/5 Nov.	F	I	Menton Ste Agnès	" "

R A L L Y E S

8/9 Avril	D		Rallye Ulm	Epreuve annulée
16 Avril	NL		Rallycross - Holland (T, GT) (Circuit Valkenswaard)	Nelle inscription. Org : Nederlandse Rallycross Vereniging Postbus 497, Haarlem tél. 023.334825
7 Mai	NL		- idem -	Nelle inscription. Org. : - idem -
20/28 Mai	P		La Volta a Portugal em Automóveis Antigos	Nelle inscription. Org. : Clube Português de Automóveis Antigos. R. do Heroísmo 43 à 51. Porto
26/28 Mai	D		Rallye Wiesbaden - Deutschland (Ch. Europe des Conducteurs)	Epreuve annulée / cancelled
4 Juin	NL		Rallycross - Holland (T, GT) (Circuit Valkenswaard)	Nelle inscription : voir plus haut/vide above
9 Juillet	NL		- idem -	- idem -
3 Sept.	NL		- idem -	- idem -
22 Oct.	NL		- idem -	- idem -
17/18 Nov.	NL		Star Rally	Nelle inscription. Org.: Stichting Star Rally, Jacob van Campenweg 71. Rotterdam tél. 010.203780

=====

## FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

-----  
CALENDRIER INTERNATIONAL DE KARTING  
-----CIRCULAIRE N° 1

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Classe</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
1/2 Avril	D	A & C	Mannschafts - Städterennen Raunheim	Changement de Circuit : Hagen-Waldbauer
15 Mai	D	A & C	Course à Hagen	Epreuve annulée / cancelled
14 Mai	F	A	Prix International Orchies	ASK de la Scarpe - M. Darras, 12 rue Albert Lagache, 59 Landras
14 Mai	F	A	Course Internationale	ASK Wittenheim - M. René Close, 116 rue du Dr. Schweitzer; 68 Wittenheim
22 Mai	F	A	Course Internationale	ASK Creusot - M. B. Bessière, 52 Av. de la République, 71 Le Creusot.
28 Mai	F	A	Course Internationale	SK Centre Culturel Hoerdt - M. R. Waeffler 54 rue de la Wantzenaut, 67 Hoerdt.
4 Juin	F	A	Course Internationale	SK Peugeot - Mulhouse - M. Gilbert Coudray, Usine Peugeot, BP 403, 68 Mulhouse
23 Juillet	F	A	Course Internationale	ASK Wittenheim
8 Oct.	F	A	Coupe Internationale	ASK Airois - M. Fournier, 4 Pl. Notre Dame. 62 Aire sur la Lys

PRECISIONS : Les 4 Heures à l'américaine organisées le 2 Juillet par l'ASK ST GERMAIN se dérouleront à THIVERVAL.  
 Le Trophée organisé par l'ASK Mulhouse le 18/6/72 prévu à Wildenstein, aura lieu à MULHOUSE.  
 Le Grand Prix de Ljubljana se déroulera le 14 MAI 1972 et non le 28/5/72 comme précédemment indiqué.  
 Le Grand Prix de Vevey prévu le 30 Avril à Vevey (Suisse) est ANNULE.

L'ANNUAIRE DU KARTING 1972 est paru et est disponible à la FIA, 8 Pl. de la Concorde, PARIS 8ème (France)

-----

