

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8 PLACE DE LA CONCORDE . PARIS

BULLETIN SPORTIF

MOTOR SPORT BULLETIN

N° 60 - Juin / June 1972

S. O. M. M. A. I. R. E.

- Championnat Européen et Mondial des Rallyes.
- Résultats provisoires des Championnats 1972 de la F.I.A.
- Liste Additionnelle d'Homologations 1972/6.
- Calendrier Sportif International 1972.
- Calendrier Karting International 1972.

C O N T E N T S

- World European Rally Championship.
- Provisional Results of the 1972 F.I.A. Championships.
- Additional Recognition List 1972/6
- 1972 International Sporting Calendar.
- 1972 International Karting Calendar.

*

* *

.../...

- CHAMPIONNAT EUROPEEN ET MONDIAL DES RALLYES -

REGLEMENT STANDARD du CHAMPIONNAT INTERNATIONAL & EUROPEEN DES RALLYES, VALABLE à PARTIR du 1er JANVIER 1972.

La C.S.I. se réserve le droit d'accorder exceptionnellement une dérogation à l'un ou plusieurs des articles du présent règlement pour un rallye déterminé si elle le juge nécessaire.

TABLE DES MATIERES

1 - GENERALITES	1
2 - REGLEMENT PARTICULIER	1
3 - ADDITIFS & MODIFICATIONS AU REGLEMENT PARTICULIER	2
4 - INFRACTION AU REGLEMENTS DE POLICE ET DE CIRCULATION ...	3
5 - REFUS D'ENGAGEMENT	3
6 - ASSURANCES.....	3
7 - CARNET DE ROUTE	3
8 - PROCEDURE ET FONCTIONNEMENT DES CONTROLES	4
9 - MISE HORS COURSE	6
10 - CHRONOMETRAGE	6
11 - VERIFICATIONS ET CONTROLES TECHNIQUES	7
12 - PARC FERME	7
13 - RESULTATS GENERAUX	7

Erratum au Calendrier Sportif International (circulaire N°6)/

Amendment to the International Sporting Calendar (circular N°6)

29 juin I I Course sur l'Autodrome de Monza (Gr 5)

Nouvelle inscription/New entry

-:-:-:-:-:-:-:-:-

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 354

LECTURE 1

1

2

3

CONDITIONS D'ORGANISATION COMMUNES AUX EPREUVES DU CHAMPIONNAT
INTERNATIONAL ET DU CHAMPIONNAT EUROPEEN DES RALLYES

1) GENERALITES

Toutes les épreuves de régularité incluses dans les Championnats de la F.I.A. doivent répondre à la définition du rallye de 1ère catégorie. Elles doivent être inscrites exclusivement au Calendrier Sportif International dans la section des épreuves de régularité.

Les épreuves doivent avoir un caractère essentiellement routier.

La C.S.I. se réserve le droit de considérer comme épreuve de classement toute section d'un rallye, fermée à la circulation normale, qui au cours des années précédentes a prouvé être particulièrement sélective, mais dont le Règlement Particulier de l'épreuve prévoit le classement sur d'autres critères que celui de la plus grande vitesse enregistrée.

2) REGLEMENT PARTICULIER

Conditions de publication

- a) Les Règlements Particuliers doivent être entièrement conformes à tous les règlements et interprétations de la F.I.A., particulièrement en ce qui concerne les prescriptions de l'Annexe J.
- b) Les Règlements Particuliers doivent mentionner explicitement toutes les dispositions supplémentaires, non contraires au Code Sportif International, que l'organisateur désire imposer.
- c) Le Règlement Particulier devra être publié deux mois avant la date de départ du Rallye et un mois avant la date de clôture définitive des engagements, soit en anglais, soit en français, une de ces deux langues faisant foi (celle-ci sera précisée dans le Règlement) plus, éventuellement dans la langue du pays.

.../...

Le Règlement Particulier devra comprendre les indications générales concernant le ou les itinéraires prévus, en particulier le parcours pour le tronçon commun, les découpages des secteurs du parcours, l'emplacement géographique des contrôles horaires ou de passage, les emplacements des divers secteurs chronométrés et toutes informations nécessaires aux épreuves de classement.

Les organisateurs doivent prendre soin d'éviter toute possibilité de confusion dans les indications concernant les étapes de liaison, par exemple mauvaise indication des intersections de routes ou absence d'indication totale de certaines d'entre elles. Les premières indications détaillées devront en tout cas être fournies aux concurrents au moins 21 jours avant le départ de l'épreuve, à moins que les organisateurs puissent garantir qu'aucune reconnaissance n'est possible. Dans ce dernier cas, et au plus tard à la vérification technique, les équipages devront être informés des itinéraires exacts des étapes spéciales, sous la forme d'un carnet de route explicite.

- d) La date de clôture des engagements sera fixée à un intervalle minimum de 3 semaines de la date de départ du rallye. La liste des engagements ainsi que l'ordre de départ des équipages seront publiés au moins 15 jours avant le départ du rallye.
- e) Le Règlement Particulier devra préciser que tout tronçon d'épreuve de classement sera explicitement indiqué. Les épreuves de classement devront avoir lieu sur un parcours entièrement fermé à la circulation normale.

3) ADDITIFS ET MODIFICATIONS AU REGLEMENT PARTICULIER

Toutes informations et précisions additionnelles non incluses dans le règlement du rallye ne seront valables que si elles ont été communiquées à tous les concurrents par un bulletin d'information numéroté et daté comme indiqué ci-après. Ces additifs doivent être fournis soit en anglais soit en français en plus de la langue nationale du pays, en tout cas dans la langue spécifiée dans le règlement comme faisant foi.

Les additifs devront être numérotés et datés. Par exemple : additif au règlement n°1 -8 juin 1972.

Des modifications aux itinéraires pour des raisons de force majeure ou de sécurité pourront être publiées sous le même régime.

Cependant, toute autre modification au Règlement Particulier ne pourrait être décidée qu'en observant les prescriptions des articles 66 et 138.

.../...

4) INFRACTIONS AUX REGLEMENTS DE POLICE ET DE CIRCULATION

Toute infraction aux règles de la circulation routière - en particulier les dépassements de vitesse maximale dans les zones de vitesse limitée - relevée par les Autorités de police compétentes ou par des officiels de l'épreuve, devra donner lieu à des pénalisations. La forme et l'importance des pénalisations devront être spécifiées dans le Règlement Particulier. Ceci est également valable pour toute non-conformité avec les règlements de police concernant l'état général de la voiture et de son équipement.

5) REFUS D'ENGAGEMENT

Si un organisateur refuse l'inscription d'un concurrent ou d'un conducteur, il sera tenu d'en indiquer les raisons à l'A.C.N. de l'intéressé, dans les 3 jours suivant la décision. Tout changement de concurrent après la clôture des engagements est interdit. Un des conducteurs peut être remplacé jusqu'à la vérification technique précédant le départ de l'épreuve. Les deux conducteurs seront considérés comme partageant à titre égal les responsabilités de l'épreuve. Ils seront libres de se répartir entre eux à leur convenance les différentes épreuves de classement.

6) ASSURANCES

Les Règlements Particuliers devront indiquer avec précision toutes les dispositions prises en matière d'assurances, celles souscrites par les organisateurs et celles prévues pour garantir les concurrents (description des risques et des montants couverts).

7) CARNET DE ROUTE

Tout équipage dont le carnet de route serait démuné d'une des marques distinctives prévues au règlement pour prouver son passage à un contrôle, qu'il soit fixé d'avance ou inopiné, sera mis hors course.

Les organisateurs devront en outre faire en sorte qu'il n'y ait aucune possibilité quelconque de substituer une voiture à une autre, ou d'en remplacer les éléments essentiels (marquage par exemple).

.../...

8) PROCEDURE ET FONCTIONNEMENT DES CONTROLES

a) Signalisation des contrôles

Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées d'épreuves de classement, seront indiqués au moyen de panneaux standardisés conformes aux dessins annexés.

La signalisation de la zone de contrôle se fera par trois panneaux comme suit :

- Contrôle horaire :

Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par le sigle n°1 avec un panneau à fond jaune, la distance en mètres séparant ce panneau du poste de contrôle lui-même étant indiquée en chiffres sur le panneau.

L'endroit du poste de contrôle lui-même sera marqué d'un sigle n°1 sur fond rouge, la fin de la zone de contrôle étant indiquée par un sigle n°1 sur fond jaune avec une barre noire transversale.

- Contrôle de passage :

Déploiement de panneaux identiques à ceux utilisés pour un contrôle horaire sauf utilisation du sigle n°2.

Au besoin, les sigles à fond jaune peuvent être mis en évidence par un drapeau jaune et les sigles à fond rouge, par un drapeau rouge.

- Epreuve de classement :

La pré-signalisation, au moyen du sigle n°3 (à fond jaune) avec indication de la distance, n'est pas nécessaire si le point de départ se trouve à proximité d'un contrôle horaire. Le point de départ est indiqué au moyen du sigle n°3 sur fond rouge.

L'arrivée d'une épreuve de classement sera précédée du sigle n°4 sur fond jaune avec indication de la distance qui reste à parcourir et la ligne d'arrivée par le sigle n°4 sur fond rouge.

En règle générale, les panneaux de pré-signalisation seront placés à 80-100 mètres du poste de contrôle. Les panneaux indiquant la fin d'une zone de contrôle seront placés approximativement 50 mètres après le poste de contrôle.

Aucune réparation ni aucune assistance ne pourront avoir lieu dans la zone de contrôle, c'est-à-dire entre le panneau à fond jaune et le panneau barré.

b) Fonctionnement des contrôles

- Contrôle horaire

Entre deux contrôles horaires, les concurrents disposeront d'un temps idéal qui sera prévu de façon telle qu'une vitesse moyenne fixée à l'avance ne puisse être dépassée.

Cette vitesse moyenne sera déterminée en fonction des directives des Autorités des pays traversés.

L'heure de passage portée sur le Carnet de Route constituera l'heure d'arrivée de fin d'étape et l'heure de départ de l'étape suivante.

Pour tout écart sur l'heure idéale d'arrivée à un contrôle horaire, les concurrents seront pénalisés.

La pénalisation devra être au moins double en cas d'avance et cette avance ne devra jamais permettre de réduire un retard.

Exemple

Etape A	Temps idéal 1 h (pénalisation pour retard 10') retard comptant pour le HC 10'	Départ 12 h pointage 13 h 10
Etape B	Temps idéal 1 h 30 (pénalisation pour avance 20' x 2 = 40') retard comptant pour le HC 10'	pointage 14 h 20
Etape C	Temps idéal 2 h (pénalisation pour retard 10') retard comptant pour HC 10 + 10 = 20'	pointage 16 h 30

Les équipages devront pointer avec leur voiture dans la minute de leur heure idéale de pointage. Toute avance ou tout retard donneront lieu à pénalisation

Les voitures seront autorisées à pénétrer dans la zone de contrôle une minute avant leur heure idéale de pointage. La voiture se trouvant dans la zone de contrôle, l'heure de pointage sera celle où l'équipage donne son carnet de route au contrôleur en poste qui devra le pointer immédiatement.

Un conducteur devra pouvoir conduire sa voiture à proximité immédiate de la table de contrôle qui sera d'un accès facile.

- Epreuves de classement

Les épreuves de classement ne devront être courues que sur des parcours en sens unique et réservés uniquement aux concurrents de l'épreuve.

La distance minimale d'une épreuve de classement sera fixée à 2 km.

- Départ

Le départ sera donné arrêté. L'heure exacte de départ de chaque voiture devra être communiquée à l'avance aux conducteurs.

Tout retard dans le départ d'une épreuve de classement dû à des raisons de force majeure (obstruction du parcours, etc...) devra être noté par les Commissaires de Route. A la fin du rallye, les organisateurs devront tenir compte des retards ainsi occasionnés.

- Arrivée

L'arrivée d'une épreuve de classement sera jugée lancée. Les organisateurs seront obligés de donner l'heure d'arrivée aux concurrents à un endroit marqué d'un panneau "Stop" sur fond rouge et installé à une distance après l'arrivée qui sera généralement de 200 mètres; cette distance pourra cependant varier selon les conditions locales. Les voitures devront obligatoirement s'y arrêter.

9) MISE HORS COURSE

Le dépassement d'un retard maximum à chaque contrôle horaire, calculé en additionnant les retards constatés, pourra entraîner la mise hors course.

Des pénalisations pour pointage à l'avance à un contrôle horaire ne seront en aucun cas prises en considération pour le calcul du retard maximum de mise hors course.

10) CHRONOMETRAGE

La prise des temps se fera comme suit :

-- pour les épreuves de classement : au moins à la seconde

-- pour les contrôles horaires : à la minute

.../...

Les fractions des unités ci-dessus mentionnées seront négligées. Ainsi un passage à un contrôle de 10 H 50 est bon tant que l'aiguille du chronomètre n'a pas marqué 10 H 51. Il en sera de même pour les temps pris à la seconde ou au 1/5ème de seconde (ou au 1/10ème de seconde si le règlement prévoit une précision de cet ordre).

11) VERIFICATIONS ET CONTROLES TECHNIQUES

Les vérifications et contrôles techniques effectués au départ seront d'ordre tout à fait général (contrôle de licences, de la marque et du modèle de la voiture, des éléments de sécurité essentiels, conformité de la voiture avec le Code de la Route, etc...).

Les vérifications complètes et détaillées ne seront faites qu'à l'arrivée et, en règle générale, pour les voitures suivantes : les voitures classées aux 3 premières places de leur classement général et celles classées premières dans chaque classement particulier par groupe de voitures.

Cependant, toute infraction au règlement international régissant les voitures, constatée au départ, devra faire l'objet d'une mise en garde formelle adressée au concurrent et sera suivi d'un rapport rédigé par le Commissaire responsable et transmis aux Commissaires Techniques chargés des vérifications à l'arrivée.

Il est rappelé que les Commissaires Techniques n'ont pas pouvoir de prendre des décisions en ce qui concerne la conformité ou la non-conformité des voitures avec l'Annexe J. Ils sont chargés de faire un rapport aux Commissaires Sportifs qui sont seuls habilités à prendre une décision définitive.

12) PARC FERME

Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels de l'épreuve.

Le conducteur et le navigateur peuvent entrer dans le parc fermé 10 minutes avant l'heure de départ.

Il n'est pas obligatoire de sortir la voiture du parc fermé propulsée par son moteur.

13) RESULTATS GENERAUX

En règle générale, les résultats généraux sont établis en additionnant les temps réels obtenus pendant les épreuves de

classement plus les retards et/ou pénalisations éventuels attrapés aux contrôles horaires du parcours commun.

Les organisateurs devront publier, en même temps que les résultats généraux, les détails concernant les résultats des épreuves de classement ainsi que les pénalisations éventuelles pour retard ou avance aux contrôles horaires.

Le Règlement Particulier devra spécifier l'endroit où seront affichés les résultats. Au cas où la publication des résultats serait retardée, la nouvelle heure de publication devra être indiquée.

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

- WORLD EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP -

STANDARD REGULATIONS FOR THE INTERNATIONAL & EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIPS, with EFFECT from 1st JANUARY, 1973.

The C.S.I. reserves the right to make exceptionally, derogations to any article of the present regulations, for any particular rally for which it is deemed necessary.

C O N T E N T S

1 - GENERALITIES	9
2 - SUPPLEMENTARY REGULATIONS	9
3 - ADDITIONS & MODIFICATIONS TO THE SUPPLEMENTARY : REGULATIONS	10
4 - INFRINGEMENTS OF POLICE AND TRAFFIC REGULATIONS	11
5 - REFUSAL OF AN ENTRY	11
6 - INSURANCES	11
7 - ROAD-BOOK	11
8 - PROCEDURE AND FUNCTIONING OF CONTROLS	11
9 - EXCLUSIONS	14
10 - TIMING	14
11 - VERIFICATIONS AND SCRUTINEERING	15
12 - PARC FERME	15
13 - GENERAL RESULTS	15

.../...

Handwritten notes at the top of the page, possibly including a title or introductory text.

Main body of handwritten text, consisting of several paragraphs of cursive writing.

ORGANIZING CONDITIONS COMMON TO EVENTS OF THE INTERNATIONAL AND
EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP

1) GENERALITIES

All regularity events included in the F.I.A. Championship must comply with the definition of the Rally of 1st Category. They must exclusively be entered on the International Sporting Calendar, in the section of regularity events.

The events must have an essentially road-going character.

The C.S.I. reserves its right to consider as classification tests any other part of a rally, closed to all traffic, for which the Supplementary Regulations of the event provide for final classification based upon a criterion other than the highest registered speed, but which has proved during the previous years to be especially selective.

2) SUPPLEMENTARY REGULATIONS

Conditions of publication

a) These Supplementary Regulations must be in entire conformity with all F.I.A. regulations and interpretations particularly as far as the specifications of Appendix J are concerned.

b) These Supplementary Regulations must mention explicitly all supplementary specifications, non contrary to the International Sporting Code, which the organizers wish to impose.

c) The Supplementary Regulations must be published two months before the starting date of the event and one month before the final closing date of entries, either in French, or in English, one of these languages being the authentic one (to be specified by the Regulations), plus in the national language if appropriate.

.../...

These Supplementary Regulations must contain general information concerning the planned course(s) and particularly concerning the common course, the limits of the different sections of the course, the geographical location of the time check-points, the limits of the special timed stages and furthermore all necessary information concerning the classification tests.

The organizers must take care to avoid any possibility of confusion in the indications regarding the liaison stages, for example wrong indication of road-intersections or omitting to signal the existence of some of them.

The first detailed indications must, in any case, be supplied to competitors at least 21 days before the event, unless organizers can guarantee that reconnaissance of the itinerary is absolutely impossible, in which case teams will be informed of the precise itinerary of special stages by way of an accurate road-book at the latest when scrutineering takes place.

d) The closing date of entries will be fixed no later than three weeks before start of the event. The list of entries as well as the starting order of the teams will be published at least 15 days before the rally takes place.

e) These Supplementary Regulations must state that any classification event section will be clearly indicated. The classification events will take place on roads completely closed to traffic.

3) ADDITIONS AND MODIFICATIONS TO THE SUPPLEMENTARY REGULATIONS

All additional informations and precisions not included in the Supplementary Regulations of the rally will only be valid after their communication to all entrants by means of a numbered and dated information bulletin as specified hereafter.

These addenda must be supplied in either English or French apart from the national language (and, in any case, in the language specified by the Supplementary Regulations as authentic).

These addenda should be numbered and dated. For example : addenda to regulations n°1 - June 8th 1972.

Modifications to the itineraries for reasons of "force majeure" or safety may be issued under the same regime.

However, any other modification to the Supplementary Regulations may be decided only if it is in compliance with the specifications of the articles 66 and 138.

4) INFRINGEMENTS OF POLICE AND TRAFFIC REGULATIONS

Any infringement of traffic regulations, in particular violation of maximum speed limits, noticed by the competent police authorities or officials of the event must entail penalties. The form of penalty and its importance will be specified in the Supplementary Regulations. This is also valid for any non-compliance with police regulations regarding the general state of the car and its equipment.

5) REFUSAL OF AN ENTRY

When an organizer refuses the participation of an entrant or driver, he must inform their A.C.N. of the reasons within 3 days following his decision. Any change of entrant after the closing date of entries is prohibited. One of the two drivers may be replaced, but no later than the scrutineering which takes place before the start of the event. Both drivers are considered equally responsible during the event. They may share the actual driving during the different classification tests such as they consider convenient.

6) INSURANCES

The Supplementary Regulations must give accurate information on the conditions of liability insurance whether subscribed by the organizers or provided for the entrants (description of the risks and sums which are covered).

7) ROAD-BOOK

Any team, whose road-book lacks one of the stamps or signatures proving his passage at a control, whether public or not, announced in advance, will be excluded from the event.

Moreover, the organizers must ensure that there is no possibility whatsoever to substitute one car for another or to replace the essential parts of it (marking for instance).

8) PROCEDURE AND FUNCTIONING OF CONTROLS

a) Signalization of controls

All controls, i.e. time controls, passage controls, starting and finishing controls of classification events, shall be made by means of standardized panels complying with the annexed drawings.

.../...

The signalling of the control area shall be made by means of three panels, as follows :

- Time control :

The beginning of the control area is indicated by sign n°1 on a panel with a yellow background, the distance in meters separating this panel from the control post itself being indicated on the panel.

The location of the control post itself shall be marked with sign n°1 on a red background, the end of the control area being indicated by sign n°1 on a yellow background with a black diagonal bar.

- Passage control :

Displaying of panels the same as for a time control, except that the sign used will be n°2.

If need be, the signs on a yellow background can be put in evidence by an accompanying flag, and the signs on a red background, by a red flag.

- Classification test :

Pre-signalling, by means of sign n°3 (on a yellow background) with indication of the distance, is not necessary if the starting point is close to a time control. This starting point is indicated by means of sign n°3 on a red background.

The finish of a classification test will be preceded by sign n°4 on a yellow background with indication of the remaining distance to be covered, the finishing-line by sign n°4 on a red background.

As a general rule, pre-signalling panels will be placed at 80-100 meters from the central post. Panels indicating the end of a control area will be placed about 50 meters after the control point.

No repair nor assistance may take place within the control area, i.e. between the panel with a yellow background and the panel with a black cross-bar.

.../...

b) Functioning of controls

-- Time control

Between two time controls, drivers will have an ideal time which will be fixed so that an average speed determined in advance cannot be exceeded. This average will be determined according to the directives of the Authorities of the country involved.

The time noted in the Road Book constitutes the finishing time of a stage and the starting time for the following stage.

Drivers will be penalized for any deviation from the ideal finishing time at a time control.

Checking in early will entail at least a double penalty and may in no case make up for any retard.

Example

Stage A	Ideal time 1 hour (penalization for retard 10')	starting time 12:00 checking time 13:10
	Retard counting towards exclusion 10'	
Stage B	Ideal time $1\frac{1}{2}$ hour (penalization for advance $20' \times 2 = 40'$)	checking time 14:20
	retard counting towards exclusion 10'	
stage C	Ideal time : 2 hours (penalization for retard 10')	checking time 16:30
	retard counting towards exclusion $10 + 10 = 20'$	

Teams must check in, with their car, during the minute following their ideal checking time. Any advance or delay entails penalty

Cars are authorized to enter the control area one minute before the ideal checking time. The cars having entered the control area, the checking time will be that at which the crew hands its road book to the official at the check-point, who must mark it immediately.

A driver must be able to drive his car near the control which must be easy of access.

-- Classification tests

Classification tests will be run solely on one-way courses entirely reserved for the competitors of the event.

The minimum distance of a classification test will be 2 kilometres.

.../...

- Start

A standing start is given. The exact starting time of each car must be communicated in advance to the drivers.

Any delay in the start of a classification event due to reasons of "force majeure" (blocked course, etc...) must be noted by the officials. At the end of the rally, and to establish their results, the organizers must take into account the delays so occasioned.

- Finish

A classification test will have a flying finish. The organizers will be obliged to give the finishing time to drivers at a place marked "Stop" on a red background, at a distance which will generally be 200 metres after the finishing line. However, this distance may vary according to the local conditions. Drivers must compulsorily stop there.

9) EXCLUSIONS

An exclusion may be pronounced for exceeding the maximum delay calculated, by adding up the delays recorded at each time control.

Penalties for checking in early at a time control will in no case be taken into consideration for the calculation of the maximum delay for exclusion.

10) TIMING

Timing must be done as follows :

- classification event : to at least the second
- ordinary time check points : to the minute

Further divisions of the above-mentioned units must be disregarded. Consequently a passage at a check point shall be recorded at for instance 10:50 as long as the needle of the stop-watch has not reached 10:51. The same applies to timing done to the second or to 1/5 th of a second (or to 1/10th of a second, if the regulations require such an accuracy).

.../...

RESULTATS PROVISOIRES DES CHAMPIONNATS 1972 DE LA F.I.A.
PROVISIONAL RESULTS OF THE 1972 F.I.A. CHAMPIONSHIPS

N.B. - Les résultats des épreuves marquées * ne sont pas parvenus à la FIA et/ou ces résultats ne sont donnés qu'avec réserves.
 The results of events marked * have not yet reached the FIA and these results, when given, are done so with reserves.

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

Conducteur / Driver	Grand Prix				TOTAL
	Argentine	S. Africa	Espana	Monaco	
1. E. FITTIPALDI		6	9	4	19
2. ICKX	4		6	6	16
3. HULME	6	9			15
4. STEWART	9			3	12
5. BELTOISE				9	9
6. REGAZZONI	3		4		7
7. REVSON		4	2		6
8. DE ADAMICH			3		3
ANDRETTI		3			3
PETERSON	1	2			3
11. REDMAN				2	2
SCHENKEN	2				2
13. AMON				1	1
HILL		1			1
PACE			1		1

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

Constructeur / Manufacturer					
1. McLAREN	6	9	2	2	19
FERRARI	4	3	6	6	19
John PLAYER Spl.		6	9	4	19
4. TYRRELL	9			3	12
5. B R M				9	9

.../...

YL/MG

Constructeur / Manufacturer	Grand Prix				TOTAL
	Argentine	S. Africa	Espana	Monaco	
6. SURTEES	2		3		5
7. MARCH	1	2	1		4
8. BRABHAM		1			1
MATRA				1	1

CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES
WORLD CHAMPIONSHIP OF MAKES

Marque / Make	Buenos Aires	Daytona*	Sebring	Brands Hatch	Monza	S p a	Targa * Florio	Nurburg-* ring	TOTAL
1. FERRARI	20	20	20	20	20	20	20	20	160
2. ALFA ROMEO	12	12	12	12			15	12	75
3. PORSCHE	6	4	8	2	15	3	8	2	48
4. LOLA	4	6	6	4		8	10	6	44
5. CHEVRON	8			3	6	12		8	37
6. MIRAGE						10		10	20
7. CHEVROLET		3	10						13
8. DE TOMASO					8	4			12
9. ABARTH							4		4
FORD								4	4

COUPE DES VOITURES DE GRAND TOURISME
CUP FOR GRAND TOURING CARS

1. PORSCHE		20	15			15	20		70
2. DE TOMASO					20	20			40
3. CHEVROLET		15	20						35
4. FERRARI			12						12

.../...

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS DE FORMULE 2
EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR FORMULA 2 DRIVERS

Conducteur/Driver	Mallory Park	Thruxton	Hockenheim *	Pau *	Crystal Palace*	TOTAL
1. LAUDA	6	9				15
2. JAUSSAUD			9	3		12
J. SCHECKTER	3				9	12
4. HAILWOOD	2			2	6	10
5. MORGAN	9					9
GETHIN				9		9
7. REUTEMANN	4				4	8
DEPAILLER				6	2	8
9. DAL BO		6				6
BEUTTLER			6			6
11. WOLLEK			4	1		5
12. PERROT	1		3			4
FRANCISCI		4				4
RUSLEY				4		4
15. ELFORD					3	3
16. BELSO			2			2
17. WINGFIELD			1			1
MASS					1	1

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME
EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

Marque / Make	Monza	Salzburgring	Brno	TOTAL
<u>DIVISION I</u>				
1. ALFA ROMEO	20	20	20	60
2. FIAT		8		8
SKODA			8	8
4. N S U		3		3

.../...

YL/MG

Marque / Make	Monza	Salzburgring	Brno	TOTAL
<u>DIVISION II</u>				
1. FORD	20	15	20	55
2. B M W	8	20	15	43
3. ALFA ROMEO	12	12		24
4. MAZDA	6			6
<u>DIVISION III</u>				
1. FORD	20	20	20	60
2. B M W	15	12	15	42
3. ALFA ROMEO	10			10
<u>Conducteur / Driver</u>				
1. GLEMSER		20	20	40
2. MASS	20		12	32
3. PELTIER	15	6	8	29
4. FITZPATRICK		12	15	27
5. BIRRELL	12	3	10	25
6. LARROUSSE	20			20
7. PANKL		10	6	16
8. XHENCEVAL	15			15
STUCK		15		15
10. AKERSLOOT	10			10
FRANEY	10			10
12. FACETTI	8			8
HEYER		8		8
14. MANHATTER		1	4	5
15. ERTL		4		4
16. BRINDL			3	3
17. HALADI			2	2
DERFLINGER		2		2
19. HOLMSTRÖM			1	1

.../...

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES MARQUES POUR VOITURES JUSQU'A 2 L.
EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR MAKES OF CARS UP TO 2 LITRES

<u>Marque/Make</u>	<u>Paul Ricard</u>	<u>Vallelunga</u>	<u>Salzburgring</u>	<u>TOTAL</u>
1. LOLA	20	15	12	47
CHEVRON	15	12	20	47
3. ABARTH		20		20
<u>Conducteur / Driver</u>				
<u>GROUPE 5</u>				
1. HINE	12		15	27
2. EDWARDS	6	15		21
3. QUESTER			20	20
LARROUSSE	20			20
HEZEMANS		20		20
6. BONNIER	4		12	16
7. SWIETTICK	3	2	10	15
MIEUSSET	15			115
9. JUNCADELLA	2	10	2	14
BOSCH	8		6	14
11. de BAGRATION		4	8	12
BUSTON		12		12
13. COCHET	10			10
14. HEILER		8		8
15. FACETTI		6		6
16. SERBLING			4	4
17. OLIVAR			3	3
PACO		3		3
19. HUMBLE		1		1
ZADRA	1			1

TROPHEE D'EUROPE DE VOITURES DE GRAND TOURISME
EUROPEAN TROPHY FOR GRAND TOURING CARS

<u>Conducteur / Driver</u>	<u>Nurburgring*</u>	<u>Montlhéry</u>	<u>TOTAL</u>
1. C. HALDI	15	10	25
2. J. FITZPATRICK	20		20
P. KELLER	8	12	20
C. BALLOT-LENA		20	20
5. J. JACQUEMIN		15	15
6. G. STECKKONIG	12		12
7. C. SCHICKENTANZ	10		10
8. F. VETSCH	3	6	9
9. G. LOOS		8	8
10. W. CHRISTMANN	6		6
11. S. GARANT	2	3	5
12. "BARDINI"		4	4
E. KIEMDE	4		4
14. D. ROUVEYRAN		2	2
15. F. GARLACH	1		1
E. SINDEL		1	1

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DES RALLYES POUR MARQUES
INTERNATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR MAKES

<u>Marque/Make</u>	<u>Monte Carlo*</u>	<u>Sweden</u>	<u>Safari</u>	<u>Maroc*</u>	<u>TOTAL</u>
1. LANCIA	20	12		20	52
2. PORSCHE	15	15	15		45
3. FORD	8		20		28
4. DATSUN	12		8		20
SAAB		20			20
6. CITROEN				15	15
7. PEUGEOT			4	8	12
OPEL	2	10			12
9. RENAULT				10	10
10. B M W		6			6
11. ALPINE	4				4
12. FIAT	3				3

YL/MG

*
* *

.../...

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

.....

LISTE D'HOMOLOGATIONS ADDITIONNELLE

1972/6

ADDITIONAL RECOGNITION LIST

HOMOLOGATIONS VALABLES A PARTIR DU 1er MAI 1972

GROUPE I - VOITURES DE TOURISME DE SERIE

(S) - SUEDE

VOLVO	5314	142 S	1.3/6V - volant - suspension AR (valable en Gr. 2 seult.)
	5410	142 Grand Luxe	5/3V - pont autobloquant.

*

* *

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1972

CIRCULAIRE N° 6

Date	Pays	Cat.	CAT.		Nom de l'Epreuve	Observations
			I +	I		
					Epreuves Internationales Libres / Full International Events	
					Epreuves Internationales / International Events	
2 Juin	FL	I+			Imola (Trophée d'Europe GT)	Epreuve reportée à une date ultérieure
3/4 Juin	USA	I			Trans-American Championship & Two-Five Challenge (T)	Nelle inscrip. Org.: SCCA, Box 22476, Denver, Colorado
4 Juin	AND	I			Course de côte La Massane	Annulée / Cancelled
9/11 Juin	USA	I			NHRA Springnationales (Dragsters)	Nelle inscrip. Org.: NHRA, 10639 Riverside Dr. N.Hollywood, Calif.
16/18 Juin	USA	I			Trans-Am Championship, Two-Five Challenge, (T) Formula 5000 Continental Championship & Formula Super Vee	Nelle inscrip. Org.: SCCA, Box 22476, Denver, Colorado.
17/18 Juin	D	I			Course sur Sable Hamburg-Farmsen T (1600 cc)	Nelle date : 3/4 JUIN
24/25 Juin	USA	I			Southeast NHRA National Open (Dragsters)	Nelle inscrip. Org.: NHRA
24/25 Juin	F	I			Course de côte du Minier	Annulée / Cancelled
29 Juin	I	I			Course s/ l'Autodrome de Monza (Gr. 5)	Annulée / Cancelled
1/4 Juill.	USA	I			Trans-American Championship & Two-Five Challenge(T)	Nelle inscrip. Org; : S.C.C.A.
2 Juill.	USA	I+			Pocono 500 Mile Race (C-4200)	Nelle date - 1er JUILLET
4 Juill.	USA	I			SCCA Formula B Championship	Nelle inscrip. Org.: S.C.C.A.
8/9 Juill.	PL	I			Limanowa	Annulée / Cancelled
9 Juillet	USA	I			SCCA Formula B Championship SCCA Formula Super Vee	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.

14/16 Juil.	USA	I	Trans-Amer. Championship, Two-Five Challenge, & Formula 5000, Continental Championship	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
14/16 Juil.	USA	I	NHRA Summernationals (Dragsters)	Nelle inscrip. Org. : N.H.R.A.
29/30 Juil.	USA	I	Formula 5000 Continental Championship & SCCA Formula Super Vee	Nelle inscrip. Org. S.C.C.A.
6 Août	P	I	6 Heures de Nova Lisboa	Chgt de statut : I devient I+
13 Août	S	I	The Cannon Race	Annulée / Cancelled
13 Août	USA	I	SCCA Formula B Championship (C-SCCA)	Nelle inscrip. Org. : S.C.C.A.
26/27 Août	USA	I	SCCA Formula B Championship, SCCA Formula Super Vee Championship	- do -
31 Août 4 Sept.	USA	I	NHRA Nationals (Dragsters)	Nelle inscrip. Org. : N.H.R.A.
4 Sept.	USA	I	Formula 5000 Continental Championship SCCA Formula Super Vee	" Org. : S.C.C.A.
16/17 Sept.	USA	I+	500 Mile Stock Car Race (Stock cars)	Nelle date : 30 JUILLET
1 Oct.	F	I	G.P. de Nogaro	Chgt de statut I devient I +

R A L L Y E S

8/9 Avril	F	Rallye Yonne Morvan	Chgt de date : 7/8 OCTOBRE
9 Juin	CDN	CircleRoute Rally	Annulée / Cancelled
22/24 Sept.	N	Rally Norge	Annulée / Cancelled
5/ 7 Oct.	ZA	Roof of Africa Rally	Nelle date : 15/16 SEPTEMBRE

YL/MG

Juin/June 1972

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DE KARTING

CIRCULAIRE N° 3

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Classe</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
4 Juin	I	A	6 Heures de Jesolo (Challenge d'endurance FIA)	Epreuve annulée / Cancelled
17 Juin	D	A & C	Course à Stuttgart	Epreuve prévue le 21/6, avancée au 17/6
25 Juin	F	A	12 Heures Internationales de St. Rambert d'Albon	Epreuve prévue le 13/5, reportée au 25/6
29 Juin	I	A	Euro-Kart - Coupe des Champions à Jesolo	Org. : Fédération Italienne de Karting via Paolo Falconieri 102, Rome.
14 Juil.	F	A	Epreuve Internationale	Piste de Corbehem. ASK St Gabriel, M. L'Abbé Copin. Epinoy p/Oisy Le Verger, 62.
5 & 6 Août	J	A & B	72 Nippon Kart Grand Prix Mutsu Gulf International Speedway	J.A.F. 3-5-8 Shibakoen, Minato-ku, Tokyo.
13 Août	D	A & C	Goldpokal von Berlin	Epreuve prévue le 21/5, reportée le 13/8
10 Sept.	DK	A & E	Aarhus Festival	Org. Aarhus Automobil Sport. M. B. Korstgard, Mosevaenget, 18. 8382 Hinnerup

