

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
- Règlements Financiers du Championnat d'Europe de F2 1974 .....	1
- Annexe J 1976 .....	4
- Annexe J 1974 - Adjonctions & Interprétations :	
- Volant de direction en Groupes 1 & 3 .....	4
- Ceinture de Sécurité 4 points .....	4
- Production minimale pour homologation en groupe 4 .....	4
- Silencieux Efficaces .....	4
- Etriers de Freins en Gr. 2 & 4 .....	5
- Admission du Moteur Wankel en F 3 .....	5
- Origine du Moteur de F 3 .....	5
- Extincteurs pour les voitures de Gr. 5, 7 & Formules .....	5
- Décisions de la C.S.I. concernant la Sécurité :	
- Nouveau drapeau de signalisation .....	7
- Critères de sécurité pour les parcours automobiles .....	7
- Courses d'Endurance .....	7
- Grilles de départ .....	7
- Nouvelle réglementation des Courses Can-Am .....	8
- Championnat du Monde des Rallyes .....	8
- Championnat d'Europe des Rallyes .....	9
- Prescriptions communes aux 2 Championnats .....	9
- Liste d'Homologations 1974/1 .....	18
Calendrier Sportif International 1974 : Circulaire N° 1	
- Epreuves de Vitesse sur circuits	
- Rallyes	
- Courses de côtes, Autocross, Rallycross, Slaloms & Dragsters	

Calendrier International du Karting 1974

-----

N° 78 - January 1974

\*\*\*\*\*

C O N T E N T S

	<u>Page</u>
- 1974 Financial Regulations for F 2 European Championship ...	10
- 1976 Appendix J .....	13
- 1974 Appendix J : Adjunctions & Interpretations :	
- Steering wheel in Groups 1 & 3 .....	13
- 4-Point Safety belt .....	13
- Minimum production for recognition in Gr. 4 .....	13
- Efficient mufflers .....	13
- Brake calipers in Gr. 2 & 4 .....	13
- Admission of the Wankel engine in F 3 .....	13
- Origin of the F 3 engine .....	14
- Extinguishers for cars of Gr. 5, 7 & Formulae .....	14
- CSI decisions concerning Safety :	
- New signalling flag .....	15
- Safety criteria for motor racing courses .....	15
- Long distance races .....	16
- Starting grid .....	16
- New Can-Am Regulations .....	16
- World Championship for Rallies .....	17
- European Championship for Rallies .....	17
- Prescriptions common to both Championships .....	17
- Recognition list 1974/1 .....	18
1974 International Sporting Calendar : Amendment N° 1	
- Speed events on Circuits	
- Rallies	
- Hillclimbs, Autocross, Rallycross, Slaloms & Dragsters	
1974 International Karting Calendar	

REGLEMENTS FINANCIERS DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE FORMULE 2 1974

Les organisateurs des épreuves qualificatives ont, conformément à l'Article 5 des règlements de championnat, établi les règlements communs financiers suivants qui ont été approuvés par la C.S.I., le 12 Décembre 1973 :

Conducteurs - A

Les conducteurs-A classés de Grand Prix de la C.S.I., appelés "Conducteurs-A" et énumérés ci-dessous, sont admis au départ au nombre de 6 maximum. Les primes de départ et/ou de présence sont laissées à l'appréciation des organisateurs. Lorsque l'organisateur n'a pas prévu de verser de primes de départ et/ou de présence aux concurrents, un conducteur-A est considéré comme un conducteur-B, dans les arrangements financiers exclusivement.

Lorsque plus de 6 conducteurs-A ont obtenu les minima de qualification, seuls les 6 plus rapides sont admis à prendre le départ.

1. Epreuves se déroulant en une ou deux manches

Un nombre maximum de 36 voitures est admis sur la grille, à condition que le circuit soit autorisé à prévoir ce nombre au départ d'une course.

Prime de qualification

Conducteurs A & B

Les 10 conducteurs les plus rapides lors des essais officiels recevront la prime de qualification en fonction de leur position sur la grille :

1ère place sur la grille de départ : 1 300 F Suisses

2è.	1 000	5è.	600	8è.	300
3è.	800	6è.	500	9è.	200
4è.	700	7è.	400	10è.	100

Prix en espèces

Conducteurs A & B

en francs suisses

1er.	10 000	10è.	3 500	19è.	1 600
2è.	8 000	11è.	3 000	20è.	1 500
3è.	7 000	12è.	2 800	21è.	1 400
4è.	6 500	13è.	2 600	22è.	1 300
5è.	6 000	14è.	2 400	23è.	1 200
6è.	5 500	15è.	2 200	24è.	1 100
7è.	5 000	16è.	2 000	25è.	1 000
8è.	4 500	17è.	1 800	jusq.	1 000
9è.	4 000	18è.	1 700	30è.	

.../...

## Répartition

Une manche : en fonction du tableau ci-dessus (par exemple  
1er : 10 000 Francs Suisses)

Deux manches : 50% de la somme dans le tableau ci-dessus  
doivent être versés pour chaque manche (ex. :  
1er : 5 000 Francs Suisses pour chaque manche).

Les pilotes qui n'ont pas couvert 50% du nombre total des  
tours d'une manche ou (si la course ne comprend qu'une seule  
manche) 50% de la course, ne recevront que 50% de la somme.  
Si la moitié des tours se trouve être un nombre avec décima-  
les, il ne sera pas tenu compte des décimales.

## 2. Epreuves se déroulant en deux manches et une finale

20 voitures au maximum pour chaque manche et la finale.

### Prix en espèces

#### Conducteurs A & B

	<u>1ère Manche</u>	<u>2ème Manche</u>	<u>Finale</u>
1er	2 500 F.S.	2 500 F.S.	7 500 F.S.
2è.	2 000	2 000	5 500
3è.	1 800	1 800	5 000
4è.	1 600	1 600	4 500
5è.	1 400	1 400	4 000
6è.	1 200	1 200	3 500
7è.	1 000	1 000	3 250
8è.	800	800	3 000
9è.	800	800	2 750
10è.	800	800	2 500
11è.	800	800	2 250
12è.	800	800	2 000
13è.	800	800	1 750
14è.	800	800	1 500
15è.	800	800	1 250
16è.	800	800	1 000
17è.	800	800	900
18è.	800	800	800
19è.	800	800	800
20è.	800	800	800

Les pilotes qui n'ont pas couvert la moitié du nombre total  
des tours, dans la finale ou dans les manches de qualifica-  
tion, ne recevront que 50% du prix. Si la moitié du nombre  
de tours se trouve être un nombre avec décimales, il ne sera  
pas tenu compte des décimales.

Les 10 premières voitures de chaque manche participeront à  
la finale. Les positions sur la grille de départ de la  
finale seront déterminées comme suit :

La première voiture de la 1ère manche et de la 2ème manche auront la meilleure place sur la grille de départ; la première place sera attribuée à celui des deux pilotes qui aura obtenu le meilleur temps en additionnant les temps des deux finales.

3. Meilleur Tour de la Course

1 000 Francs Suisses seront attribués au pilote (A ou B) qui aura accompli le meilleur tour de la course, que celle-ci se déroule en une seule manche ou en deux manches, ou de la finale (si la course se déroule en 2 manches/Finale).

4. Frais de déplacement

Conducteurs A & B sans prime de départ

<u>Distance à vol d'oiseau</u>	<u>Ers.Suisses</u>
Jusqu'à 200 km .....	500
450 km .....	600
700 km .....	800
1 000 km .....	1 000
1 200 km .....	1 200
Au-dessus de 1 200 km .....	1 400
Traversée Maritime Internationale (seulement une allocation si justifiée)	600

50% étant versés quand la voiture aura effectuée les essais (qualification)

50% quand la voiture aura pris le départ.

5. Fonds de prix commun

Chaque organisateur contribuera au fonds de prix commun de la F.I.A. pour une somme de 3 000 Francs Suisses. A la fin du Championnat, le fonds de prix sera distribué comme suit :

Les points des 10 premiers conducteurs qui se sont classés dans le Championnat d'Europe sont additionnés. La somme totale à distribuer est divisée par le nombre total de points obtenus, ce qui donne une certaine valeur en francs suisses pour chaque point. Le nombre de points de chaque pilote multiplié par la valeur des points en francs suisses donne le montant des prix en espèces pour chaque pilote qui a obtenu une classification.

6. Généralités

Tous les chiffres sont donnés en francs suisses. Les prix gagnés par les pilotes doivent être versés par l'organisateur au plus tard une heure après la publication des résultats définitifs en francs suisses ou dans la monnaie locale, soit en liquide soit par chèque, au concurrent ou à une personne dont le concurrent spécifiera le nom par écrit. L'argent qui

n'aura pas été réclamé sera envoyé par chèque au concurrent dans les 7 jours.

(Les restrictions monétaires et/ou gouvernementales devront être prises en considération dans certains pays).

En cas de divergences dans la traduction, le texte anglais fera foi.

Ce texte a été rédigé par Monsieur Emil Brezing, Secrétaire Général de l'Alliance des Organisateur, en fonction des décisions prises par l'Alliance des Organisateur à Rouen, le 25 Juin 1973, et à Paris, les 12/13 Décembre 1973.

° °

- ANNEXE J 1976 -

Les chapitres de la nouvelle Annexe J entrant en vigueur le 1er Janvier 1976 concernant les Groupes 2, 4, 5, 6 et 7 seront publiés dans le Bulletin Sportif de la F.I.A. du mois d'Avril 1974.

° °

- ANNEXE J 1974 - ADJONCTIONS & INTERPRETATIONS -

Volant de direction en Groupes 1 & 3

A partir du 1er Janvier 1974, le volant de direction est libre en Groupes 1 & 3.

Ceinture de Sécurité 4 points

Il est précisé, suite à l'article paru dans le Bulletin N° 77 de Décembre 1973, que la ceinture 4 points (obligatoire à partir du 1er Janvier 1974 pour les voitures des groupes 1 à 4, sauf en rallyes) sera montée comme suit :

- 1 point pour chaque extrémité de la ceinture abdominale
- 1 point pour chaque extrémité des sangles d'épaules, éventuellement confondus derrière la nuque.

Production minimale pour homologation en groupe 4

Il est annoncé que l'homologation en Groupe 4 peut être accordée à des voitures dont la quantité minimale de 500 exemplaires aura été atteinte sur une période n'excédant pas 24 mois consécutifs (application 1.1.74).

Silencieux efficaces

L'article 260 e) de l'Annexe J est modifié de la façon suivante :

.../...

" Libres. Cependant, si le règlement de l'épreuve, approuvé par " " l'ASN du pays concerné le spécifie, l'efficacité d'insonorisa- " " tion doit rester, dans tous les cas, dans les limites prévues " " par les Autorités du pays de l'épreuve. "

D'autre part, l'organisateur devra rappeler dans le règlement de son épreuve la méthode de mesure utilisée dans son pays.

#### Etriers de Freins en Gr. 2 & 4

Les prescriptions actuelles de l'Annexe J restent valables. Toutefois, il ne sera pas possible de modifier l'étrier qui ne pourra être remplacé que par un étrier que le constructeur de la voiture considérée aura fait homologuer par la FIA sans minimum de production.

#### Admission du Moteur Wankel en Formule 3

Le Moteur Wankel pourra être utilisé en F 3 à partir du 1er Janvier 1976 sur la base de la formule d'équivalence de cylindrée actuelle. Les dispositions concernant le système d'admission seront les mêmes que celles en vigueur actuellement pour le moteur classique. Les prescriptions techniques finales seront annoncées dans le Bulletin du mois de Juillet 1974.

#### Origine du moteur de Formule 3

Il est précisé que les différents composants mécaniques du moteur ne doivent pas provenir obligatoirement du même moteur d'origine.

#### Extincteurs pour les voitures de Groupes 5 - 7 & Formules

DATES D'APPLICATION :

Groupes 5 & 7            1er AVRIL    1974

Toutes monoplaces    1er JANVIER 1975

#### 1 - Produit extincteur

B C F (CF2 C1 Br) gaz - toxicité relativement faible

D T E (Br2 F4) liquide - toxicité acceptable (Tests effectués selon les plans proposés par le "Committee on Toxicology of the National Academy of Sciences, National Research Council of the USA and National Fire Protection Association").

La poudre sèche Monnex a été exclue pour les raisons suivantes :

- peu de protection contre une nouvelle reprise de l'incendie
- aucune propriété refroidissante
- pénètre difficilement dans les fentes
- la poudre ne s'échappe pas de la bonbonne lorsque celle-ci est retournée.

#### 2 - Capacité minimum

5 kg pour l'habitacle

3 kg pour le compartiment moteur

### 3 - Temps de décharge

30 ± 5 sec. pour l'habitacle

10 secondes maximum pour le compartiment moteur

Il convient de réduire au maximum le temps de décharge pour le compartiment moteur, en fonction du diamètre des tuyaux.

### 4 - Méthode de fixation

Les bonbonnes doivent être placées à l'intérieur de la structure principale de la voiture; toutefois, les bonbonnes doivent pouvoir résister à une accélération minimum de 25 g exercée dans toutes les directions.

Une accélération de 25 g correspond à un choc contre un mur à une vitesse de 40 km/h et à un choc contre une autre voiture à une vitesse de 70 km/h.

### 5 - Système de commande

Les systèmes de commande électriques sont interdits.

Le système de commande doit être mécanique.

Un seul système de commande doit faire fonctionner les deux bonbonnes. Les manettes intérieures et extérieures pour le pilote et tout autre sauveteur doivent toujours être placées au même endroit sur toutes les voitures de sport et de formule.

### 6 - Fonctionnement du système d'extinction

Le système doit fonctionner dans toutes les positions, même lorsque la bonbonne est renversée.

### 7 - Système automatique

Le compartiment moteur et l'habitacle doivent être équipés de sondes dont la température sera réglée à 120°.

Toutefois, ce système automatique est seulement recommandé. La voiture doit toujours être équipée de commandes manuelles conformément à l'annexe J.

### 8 - Vérification de la pression dans les bonbonnes

Chaque bonbonne doit être équipée d'une soupape pour la vérification de la pression par manomètre.

Ce système est recommandé pour tous les autres groupes.

°  
° °

.../...

- DECISIONS DE LA C.S.I. CONCERNANT LA SECURITE -

Nouveau drapeau de signalisation

Un drapeau noir à disque orange est adopté pour un an à titre d'essai et sera utilisé à partir du 1er Janvier 1974. Le drapeau sera réservé à l'usage des commissaires de la course pour prévenir l'un des pilotes que sa voiture a des ennuis mécaniques ou qu'elle est en feu, s'il n'en a pas conscience. Le diamètre du disque doit correspondre au 2/3 de la plus petite dimension du drapeau. (Les drapeaux devraient être d'environ 60 cm sur 80 cm).

Critères de sécurité pour les parcours automobiles

La CSI attire vivement l'attention des Autorités Sportives Nationales et des propriétaires de circuits sur les points suivants qui sont inclus dans les Critères de Sécurité :

Fixation des glissières :

- les boulons utilisés doivent avoir un diamètre de tige minimum de 16 mm (ou 5/8 pouce).

L'utilisation de boulons auto-cisaillants n'est pas autorisée.

Courses d'endurance

Suite à une décision prise par la CSI durant les réunions de Décembre, aucune nouvelle course automobile d'une durée supérieure à 12 heures consécutives ou qui doit se dérouler de nuit entièrement ou partiellement ne pourra être acceptée au Calendrier Sportif International, même si l'épreuve est divisée en deux ou plusieurs manches. Toutefois, cette règle ne s'applique pas aux organisateurs qui ont déjà mis sur pied de telles épreuves.

Grille de départ

(Résumé des décisions applicables à partir du 1er Janvier 1974)

- a) Pour toutes les épreuves de Championnat du Monde des Conducteurs de F1, le nombre maximum de voitures par rangée sur la grille de départ sera de 2. Sur la grille, les voitures se trouveront décalées l'une par rapport à l'autre.
- b) Pour les épreuves de F1 et de F2, un pilote ayant changé de voiture au cours des essais, après l'établissement de son meilleur temps, conservera sa place d'origine sur la grille à condition que la marque, le type, le groupe et la catégorie de la voiture restent inchangés. Dans le cas contraire, il devra se placer en fin de grille.
- c) Après la publication de la grille de départ, la place de tout pilote se trouvant dans l'incapacité de prendre le départ sera laissée vacante, et les autres concurrents retiendront leur position d'origine sur la grille. Cette décision ne s'applique pas aux départs lancés, type "Indianapolis".

.../...

- d) Le Président des Commissaires Sportifs pourra autoriser le départ de voitures jusqu'au nombre maximum prévu par le Règlement Particulier, si certaines de ces voitures n'ont pas réalisé les minima de qualification prévus à l'Article 19 des prescriptions générales, pour des raisons de force majeure. Elles ne pourront cependant être admises au départ qu'à condition qu'elles n'éliminent pas des voitures déjà qualifiées et qu'elles soient capables de réaliser ces minima. Les minima de qualification que les voitures devront pouvoir atteindre doivent toujours être en fonction de la moyenne des vitesses des trois voitures les plus rapides parmi toutes celles qui ont participé aux essais et non en fonction des voitures les plus rapides dans une division donnée. D'autre part, le nombre maximum des voitures autorisées par cette dérogation est de 3.

o  
o

- NOUVELLE REGLEMENTATION DES COURSES CAN-AM -

Le Sports Car Club of America a annoncé le 29 Octobre 1973 qu'aucun changement n'interviendrait dans le déroulement des épreuves de Can-Am pour 1974 laissant cependant entendre qu'une quantité limitée de carburant pourrait être délivrée pour une course déterminée.

Le 19 Novembre, le SCCA annonçait l'attribution de 75 US gallons (283 litres) pour les courses de Can-Am d'une longueur maximum de 125 miles (201 kms) plus 7 US gallons (26 litres) pour un ravitaillement éventuel.

La CSI est consciente qu'il s'agit bien en fait d'un changement de règlement qui n'a pas été annoncé avec le préavis réglementaire, cependant, en raison de la crise actuelle et pour suivre la ligne de conduite qu'elle s'est fixée en regard d'une politique d'économie, la CSI donne son accord à l'ACCUS et au SCCA pour que les courses Can-Am se déroulent avec cette restriction et en fonction d'un règlement qui sera publié dans le prochain bulletin.

La CSI fait remarquer que cet accord est donné uniquement en raison des incidences de la crise du pétrole.

o  
o

- CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES -

En fonction de la crise de l'énergie il est précisé que pour que les résultats du Championnat du Monde des Rallyes soient valables la CSI s'en tient aux termes des prescriptions générales, c'est-à-dire organisation de 6 épreuves au minimum dont 4 européennes et 2 extra-européennes.

Si le nombre de 6 épreuves n'était pas atteint, une coupe serait toutefois offerte à la marque totalisant le maximum de points.

o  
o

.../...

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES -

En fonction de la crise de l'énergie, il est décidé de sur-  
sair pour 1974 à l'application du règlement tenant compte des zones  
tel que publié dans l'annuaire de la CSI.

En conséquence, toute notion de zone et d'épreuve prioritaire  
est supprimée et on reviendra au règlement de 1973 avec toutefois  
l'obligation d'avoir un minimum de 10 épreuves organisées dont 6 se-  
raient alors considérées pour le calcul du classement.

On s'en tiendra donc au règlement de 1973 en faisant néan-  
moins abstraction des voitures de Gr. 5 qui ne sont plus admises dans les  
épreuves de Championnat FIA.

°  
°

- PRESCRIPTIONS COMMUNES AUX 2 CHAMPIONNATS -

Pour pouvoir garder leur statut d'épreuves de Championnats en  
1975, les Rallyes du Championnat du Monde et du Championnat d'Europe  
devront avoir au moins 50 participants au départ dont 15 étrangers  
au pays organisateur et 15 pilotes de rallye gradés.

-----

- 1974 FINANCIAL REGULATIONS FOR F 2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP -

The organisers of the qualifying events have - in accordance with Art. 5 b of the Championship Regulations - established the following common financial arrangements which were approved by the CSI, on December 12th, 1973.

A-Drivers

CSI Grand Prix Graded A-Drivers hereinafter called "A-drivers" are admitted up to a maximum of 6 at the start. Starting and/or appearance money is left to the discretion of the organisers. If no starting and/or appearance money was agreed between entrant and organiser, an A-driver is considered as a B-driver for the financial arrangement only.

If more than 6 A-drivers have fulfilled the qualification requirements, only the 6 fastest are admitted at the start.

1. Events conducted as Single or Two Parts Race

A maximum of 36 cars is admitted for the grid, provided the circuit is authorized to start this number.

Grid Money

A & B Drivers

The 10 fastest drivers in qualification shall receive grid-money as to their grid position :

Pole position	:	1,300 Sw. francs			
2nd	1 000	5th	600	8th	300
3rd	800	6th	500	9th	200
4th	700	7th	400	10th	100

Prize-Money

A & B Drivers

in Swiss francs

1st	10 000	10th	3 500	19th	1 600
2nd	8 000	11th	3 000	20th	1 500
3rd	7 000	12th	2 800	21st	1 400
4th	6 500	13th	2 600	22nd	1 300
5th	6 000	14th	2 400	23rd	1 200
6th	5 500	15th	2 200	24th	1 100
7th	5 000	16th	2 000	25th	1 000
8th	4 500	17th	1 800	to	1 000
9th	4 000	18th	1 700	30th	

Distribution

One race : as per the above schedule (e.g. 1st : 10 000 Swiss francs).

.../...

Two Parts : 50% of the money of the above schedule to be paid for each part (e.g. : 1st : 5 000 Sw. francs in each part).

Drivers who have not covered 50% of the total number of laps of a part or (if the race is conducted in one race) of the race will only get 50% of the prize. If half of the number of laps work out to a decimal number, the decimal will be ignored.

2. Events conducted in Two Heats and a Final

A maximum of 20 cars for each head and final.

Prize money - A & B Drivers

<u>Swiss Francs</u>	<u>Heat One</u>	<u>Heat Two</u>	<u>Final</u>
1st	2 500	2 500	7 500
2nd	2 000	2 000	5 500
3rd	1 800	1 800	5 000
4th	1 600	1 600	4 500
5th	1 400	1 400	4 000
6th	1 200	1 200	3 500
7th	1 000	1 000	3 250
8th	800	800	3 000
9th	800	800	2 750
10th	800	800	2 500
11th	800	800	2 250
12th	800	800	2 000
13th	800	800	1 750
14th	800	800	1 500
15th	800	800	1 250
16th	800	800	1 000
17th	800	800	900
18th	800	800	800
19th	800	800	800
20th	800	800	800

Drivers who have not covered half the total number of laps, in the final or qualification heats, will only get 50% of the prize. If half the number of laps works out to a decimal number, the decimal will be ignored.

The first 10 cars from each heat get to the final. The position on the grid in the final : The first car from heat 1 and heat 2 : position 1 on the grid, selected by their total time from the heats. Best time : pole position 1.

3. Fastest lap in the race

The driver (A or B) achieved the fastest lap in the race, conducted as one race or two parts race or in the final (if the event is conducted 2 Heats/Final) receives 1 000 Sw.francs.

4. Travel expenses

B-Drivers and A-Drivers without starting money

<u>Distance as crow flies</u>	<u>Swiss francs</u>
Up to 200 km .....	500
Up to 450 km .....	600
Up to 700 km .....	800
Up to 1 000 km .....	1 000
Up to 1 200 km .....	1 200
Over 1 200 km .....	1 400
International Maritime crossing (one allowance only, if substantiated)	600

50% payable after the car has fulfilled practice (qualification) conditions, 50% after car started.

5. Common Prize Fund

Each organisor contributes 3 000 Swiss francs to the common fund of the FIA; at the end of the championship, the common fund will be distributed as follows :

Sum up the number of points of the first ten classified drivers in the European Championship. The total amount of money which is distributed will be divided by the total number of obtained points which will give a value in Swiss francs for each point. The number of points of each driver multiplied with the value of points in Swiss francs will give the amount of prize-money for each classified driver (Pos. 1-10).

6. General

All figures are shown in Swiss francs. The money obtained by the drivers has to be paid by the organisor not later than one hour after the final results are official in Swiss francs or local currency, in cash or in cheque to the entrant or a person designated in written by the entrant. Money not collected shall be mailed in cheque to the entrant within 7 days. (In some countries monetary and/or governmental restrictions are to be taken into consideration).

In case of divergencies in the translation, the English text is binding.

Compiled from the decisions of the Alliance of Organisors taken at Rouen, June 25th, 1973; Paris, October 7th, 1973; and Paris, December 12th-16th, 1973 by Emil Brezing General Secretary of the Alliance of Organisors.

- 1976 APPENDIX J -

The chapters of the new Appendix J which will be implemented as from January 1st, 1976 regarding Groups 2, 4, 5, 6 and 7 will be published in the 1974 April Bulletin.

°  
°

- 1974 APPENDIX J - ADJUNCTIONS & INTERPRETATIONS -

Steering wheel in Groups 1 & 3

As from January, 1st, 1974, the steering wheel will be free in Groups 1 and 3.

4-Point safety belt

Following the article published in the 1973 December Bulletin N° 77, it is pointed out that the 4-point belt (compulsory as from January, 1st, 1974 for Cars of Groups 1 to 4 except in rallies) will be set as follows :

- 1 point for each extremity of the abdominal belt
- 1 point for each extremity of the shoulder straps eventually common behind the neck.

Minimum production for recognition in Group 4

Recognition in Group 4 may be granted to cars built in a minimum quantity of 500 units within 24 consecutive months (date of implementation : January 1st, 1974).

Efficient mufflers

Article 260 e) of Appendix J is modified as follows :

" Free. However, if the regulations of the event approved by the "  
" NSA of the country concerned make provisions to that effect, "  
" the efficiency of insonorisation should remain in all cases "  
" within the limits provided by the Authorities of the country of "  
" the event. "

Furthermore, the organizer should include with the regulations of his event the measuring method used in his country.

Brake Calipers in Groups 2 and 4

The present prescriptions of Appendix J remain valid. However it will not be possible to modify the caliper which may only be replaced by a caliper that the manufacturer has had recognized by the FIA, without a minimum production.

Admission of the Wankel engine in F\_3

The Wankel engine may be used in F 3 as from January, 1st, 1976 on the basis of the present equivalency formula. The prescriptions regarding the admission system will be similar to those enforced at present for the classical engine. The final technical prescriptions will be announced in the 1974 July Bulletin.

### Origin of the F 3 engine

It is pointed out that the different mechanical components of the engine must not necessarily be part of the same engine of origin.

### Extinguishers for cars of Groups 5-7 and Formulae

#### DATE OF IMPLEMENTATION :

Groups 5 & 7 : April 1st, 1974

All single-seaters : January 1st, 1975

#### 1 - Extinguishant

B C F (CF<sub>2</sub> Cl Br) gas - low relative toxicity  
D T E (Br<sub>2</sub> F<sub>4</sub>) liquid - acceptable toxicity (Tests carried out according to the plans proposed by the "Committee on Toxicology of the National Academy of Sciences, National Research Council of the USA and National Fire Protection Association").

The Monnex Dry Powder is excluded for the following reasons :

- little protection against re-ignition ;
- no cooling capability ;
- difficult to enter the small crevices ;
- the powder does not go out the bottle when the bottle is over-turned.

#### 2 - Minimum Capacity

5 kg for the driver's compartment

3 kg for the engine compartment

#### 3 - Discharge time

- 30 ± 5 seconds for the driver's compartment
- maximum 10 seconds for the engine bay.

It is suitable to reduce as much as possible the discharge time for the engine bay, compatibly with the diameter of the pipes.

#### 4 - Mounting method

The bottles must be placed inside the main structure of the car ; moreover it must be such as to restrain the bottles against at least a 25 g acceleration in any direction.

A 25 g acceleration corresponds to an impact against a wall for a

.../...

speed of 40 km/h, and to impact against another still car for a speed of 70 km/h.

5 - Drive system

The electric drive systems are forbidden.

The drive system must be mechanical.

A single drive must operate the two bottles. The inside and outside push-buttons for the driver and for any helper must be always placed in the same position for all sport and formula cars.

6 - Working of extinguishing system

The system must work in any position, also when the bottle is overturned.

7 - Automatic system

The engine and driver's compartment must be fitted with heat sensors set at 120° C.

However this automatic system is only recommended. The car must be equipped with manual triggering devices in conformity with Appendix J.

8 - Check of pressure in the bottles

A valve, for the check of pressure by a manometer, must be mounted in each bottle.

This system is recommended for all other groups.

- C.S.I. DECISIONS CONCERNING SAFETY -

New Signalling Flag

A black flag with an orange disc is introduced for one year's trial as from 1st January 1974. The flag will be used by course marshals to indicate to a particular driver that his car has a mechanical fault or is on fire, should he appear to be unaware of this. The diameter of the disc should be two thirds of the shortest dimensions of the flag. (Flags should be approximately 60 x 80 cm)

Safety criteria for Motor Racing Courses

The following points from the CSI's "safety criteria" are particularly brought to the attention of all ASN's and Circuit Owners :

Fixing of Guardrails :

- Bolts used must be of minimum 16 mm. or 5/8 in shank diameter.

Shear-bolts must not be used

.../...

### Long distance races

Following a decision taken during the CSI meetings of December, no new ("first time") international calendar applications will be accepted for motor-races. Lasting more than twelve hours consecutively or run entirely or partly at night, even if the event should be divided into two or more parts. However, those organizers having previously held such events may continue to do so.

### Starting grid

(Summary of decisions applicable as from 1st January 1974).

- a) For all F1 events, the maximum number of cars per row will be two. The cars must be arranged in staggered formation.
- b) For F1 and F2 events a driver having changed cars after setting his best practice time shall retain his place on the grid providing that he starts with a car of the same make, type, group, and category. If this is not the case, he shall start at the back of the grid.
- c) After final publication of the starting grid, the places of any non-starters shall be left empty, the other competitors retaining their published position on the grid. This is not applicable however to rolling starts (of the Indianapolis type).
- d) The President of the Stewards may authorize cars to start up to the maximum number provided for in the Supplementary Regulations if some cars have not attained the qualification minima provided for in Article 19 of the General Prescriptions, for reasons of force majeure. However, they may only be permitted to start on condition that this inclusion does not eliminate cars having already qualified and that they are able to attain these minima. The qualification minima that cars must be able to attain should always be in relation to the average of the speeds of the 3 fastest cars overall which took part in practice and not in relation to the fastest cars in a particular division. Furthermore, the maximum number of cars which can be admitted by this waiver is 3.

o

### - NEW CAN AM REGULATIONS -

On October 29th, 1973, the Sports Car Club of America announced that no change would intervene in the running of the Can-Am events for 1974, implying however that only a limited quantity of fuel could be provided for each race.

On November 19th, the SCCA announced that 75 US Gallons (283 litres) would be allocated for Can-Am races of 125 miles (201 kms) maximum length, plus 7 US Gallons (26 litres) for eventual refuelling.

The CSI is aware that this in fact constitutes a change in the

.../...

regulations without the reglementary advance notice. However, in view of the present crisis and in order to keep to the chosen line with regard to a policy of economy, the CSI has given its approval to the ACCUS and the SCCA for the running of Can-Am races with this restriction and according to the regulations which will be published in the next bulletin.

The CSI points out that this approval has been solely granted due to the effects of the petrol crisis.

° °  
- WORLD CHAMPIONSHIP FOR RALLIES -

In view of the energy crisis, the CSI would like to make it clear that in order to preserve the validity of the results of the World Championship for Rallyes, it intends nevertheless to adhere to the terms of the general prescriptions ; that is to say, the organization of 6 events at least, of which 4 in Europe and 2 extra-european. Should the number of 6 events not be realised, a cup would nevertheless be awarded to the make having the greatest points total.

° °  
- EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR RALLIES -

Owing to the energy crisis, it has been decided to suspend for 1974 the application of the regulations specifying zones, as published in the CSI Yearbook.

Consequently, all notions of zones and priority events are suppressed, and the 1973 regulations will be used with, however, the obligation of organizing a minimum of 10 events, of which 6 will be considered for the calculation of the classification.

The 1973 regulations will thus be applied, but with the exception of cars of Group 5 which are no longer admissible in FIA championship events.

° °  
- PRESCRIPTIONS COMMON TO BOTH CHAMPIONSHIPS -

In order to retain their championship status for 1975, rallies of the World and European Championships will have to have at least 50 competitors at the start of which 15 will be foreign to the organizing country and 15 will be graded rally drivers.

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

oo

LISTE D'HOMOLOGATIONS 1974/1  
RECOGNITION LIST

NOUVELLES HOMOLOGATIONS /NEW HOMOLOGATIONS

VALIDABLES A PARTIR DU 1.1.74  
VALID AS FROM

(D) ALLEMAGNE Féd. GROUPE 1  
OPEL 5541 Kadett C (1196)

(GB) GRANDE-BRETAGNE  
TRIUMPH 5542 Dolomite Sprint (1998)

(I) ITALIE

TRANSFERT DU GROUPE 4 EN GROUPE 3

FIAT 3059 Abarth 124 Rally (1756)

(J) JAPON

TRANSFERTS DU GROUPE 2 EN GROUPE 1

TOYO KOGYO 5544 Mazda S 124 A (2292)

NOUVELLES EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS /  
NEW EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS

(D) ALLEMAGNE Féd.

BMW 5117 1602 44/28 V Culasse 4 soupapes/Cyl. (Cr.2)  
45/29 V Culasse 4 soupapes/Cyl. (Gr.2 seult)  
46/30 V Intérieur (Gr. 2 seult)  
47/31 V Bielle (Gr. 2 seult)  
48/17E Carrosserie- Tableau de bord- Jantes  
5258 2002 29/21 V Vitres (Gr.2)  
30/22 V Intérieur (Gr. 2)  
32/24 V Direction (Gr. 2)  
33/9E Carrosserie-Tableau de Bord- Jantes  
5444 1802 8/5E Carrosserie-Tableau de Bord- Jantes  
5445 2002 TII  
14/9E Carrosserie-Tableau de Bord- Jantes

(D) BMW - (suite)

	5446	30 S	6/3E	Réservoir - Sièges - Volant - Colonne direction
	5447	2000 Touring	4/3E	Carrosserie - Tableau de bord - Jantes
	5484	30SI	4/3E	Réservoir - Sièges - Volant - Colonne direction
	5308	2800	10/6E	Réservoir - Sièges - Volant - Colonne direction
	5268	2500	11/5E	Réservoir - Sièges - Volant - Colonne direction
	1630	2000 TII Touring	5/4E	Carrosserie - Tableau de bord - Jantes
	1648	30 CSL	7/5V	Intérieur
			8/6V	Renforts châssis - Tableau de bord
			9/7V	Suspension renforcée
OPEL	5398	Ascona 1900	16/10V	Protection inférieure
			17/11V	Renfort suspension (Gr 2 seult)

(F) FRANCE

CITROEN	5490	GS/GB	1/1V	Modèle "Convertisseur"
			2/1E	Poids § 160-161
			3/2E	Freins AR
CHRYSLER	5371	160/180	3/2V	Moteur 1981 cc - Rapport pont AR
			4/2E	Poids § 160-164 - Moteur Carburateur - BV automatique Rapport pont AR
	5439	1100 S	2/2V	Modèle TI - Jantes - Sièges - Tableau de bord
			3/3V	Modèle TI - Moteur - Carburateur
			4/4V	Modèle TI - Sièges - Jantes - Carrosserie
PEUGEOT	5499	304 S	1/1V	Extensions d'ailes (Gr. 2 seulement)
			2/2V	Suspension Moteur (Gr. 2 seulement)
	5260	504 Carbu.	11/6E	Errata
			12/7E	Admission - Echappement
	5456	504 FE	2/2E	Errata
			3/3E	Admission - Echappement
	5457	504 Break	2/2E	Errata
			3/3E	Admission - Echappement
	5280	504 Injection	13/6E	Errata
			14/7E	Echappement - Admission

(F) (suite)

RENAULT	5413	R 12	12/9V	Châssis auxiliaire renforcé (Gr. 2 st)
			13/10V	Renfort suspension (Gr. 2 seult)
			14/11V	Châssis Auxiliaire renforcé (Gr 2 seult)
	5492	R 17 TL	3/3V	Extensions d'ailes (Gr. 2 seult)
			4/4V	Châssis Auxiliaire renforcé (Gr. 2 seult)
			5/5V	Châssis Auxiliaire renforcé (Gr. 2 seult) Renforts suspension
			6/6V	Renfort axe AR - Tableau de bord (Gr. 2)
	5491	R 17 TS	4/4V	Châssis Auxiliaire renforcé (Gr. 2 seult)
			5/5V	Châssis Auxiliaire renforcé Renforts suspension (Gr. 2 seult)
			6/6V	Renfort Axe AR Tableau de bord (Gr. 2 seult)
	1633	R 12 G.	9/8V	Châssis Auxiliaire renforcé
			10/9V	Châssis Auxiliaire renforcé Renfort suspension
			11/10V	Renfort axe AR Renfort suspension
ALPINE	3035	A 110	20/10V	Réservoir (modèle 1605 cc seult)

(GB) GRANDE-BRETAGNE

BLMC	5542	Triumph Dolomite Sprint	1/1V	Suspension renforcée - BV automatique
CHRYSLER UK	5503	Hillman Hunter	7/4V	Collecteur admission
	5406	Avenger 1250	4/3V	Freins
	5407	Avenger GT	17/10V	Collecteur admission
			18/11V	Freins
	1656	Avenger Tiger	5/5V	Carrosserie
FORD UK	5336	Capri	17/7E	Errata
			18/11V	Protection inférieure - Axe AR - Pont autobloquant - Rapport Pont (Gr. 2 seult)
	5256	Escort 940	26/25V	B V 5 rapports (Gr. 2 seult)
	5455	Escort Mexico	6/5E	Errata
LOTUS	3045	Europa TC	8/2E	Errata
			9/7V	Boîte de vitesses (Gr. 4 seult)
			10/8V	Rapports B V Rapports pont (Gr. 4 seult)

.../...

(I) ITALIE

ALFA ROMEO	5440	2000 G.T.V.	3/2E	Volant - Moteur
	5497	Alfetta	6/2E	Freins - Pédale embrayage Supports Carburateur
	1557	GTA 1300	12/8V	Culasse 4 soupapes/cyl. Carter sec
FIAT	5414	127	3/2E	Alternateur
	5458	128 Coupé 1100	6/4V	Arceau Sécurité
	5441	128 Coupé 1300	9/6V	Arceau Sécurité
			10/7V	Boîte de vitesses (Gr. 2 seult)
	5255	124 Spécial	15/8E	Carburateur
			16/8V	Arceau Sécurité
			17/9V	Extensions d'ailes Supports B V Suspension renforcée Axe AR Boîtier direction Entretoises (Gr. 2 seult)
			18/9E	Errata
	5165	124 Sport Coupé	18/6V	Carburateur
	5341	124 Sport Coupé 1600	10/2V	Carburateur
	3007	124 Sport Spider	8/7V	Carburateur
	3029	124 Sport Spider 1600	12/7V	Carburateur
			13/6E	Errata
	3059	Abarth 124 Rallye		
		Anciennes extensions désormais comme suit :		
		1/1V	Support moteur - Entretoises (Gr. 4 seult)	
		2/2V	Ext. d'ailes - Boîtier direction - Tableau de bord - Freins - Carrosserie - Volant - Embrayage (gr. 4 seult)	
		3/3V	Echappement (Gr. 4 seult)	
		Nouvelle extension :		
		4/4V	Pédalier - Direction (Gr. 4 seult)	
LANCIA	3024	Fulvia Coupé	2/2V	Carburateur

(J) JAPON

FUJI	5533	A 23	1/1E	Errata
	5453	A 22	4/4V	Carrosserie - Intérieur Coupé 2 portes - Coupé 4 portes

(J) - (suite)

HONDA	5531	Civic	1/1V	Extensions d'ailes (Gr. 2 seult)
NISSAN	3023	240 Z	14/13V	Vilebrequin - Bielle - Suspension - Embrayage (Gr. 4 seult)
	5356	Sunny 1200	8/7V	Extensions d'ailes - Spoiler AR (gr. 2 seult)
	5434	Bluebird 1800	5/2E	Modèle 4 portes (Carrosserie) Modèle 2 portes (Carrosserie) Intérieur
	5433	Bluebird 1600	2/2E	Modèle 4 portes (Carrosserie) Modèle 2 portes (Carrosserie) Intérieur
TOYO-KOGYO	5544	Mazda S 124 A	1/1E	Carrosserie
			2/1V	Protection inférieure - Freins - Spoilers AV - AR
TOYOTA	5418	TA 20 K	13/4E	Moteur 1600 T.C.
			14/10V	Freins (Gr. 2 seult)
			15/11V	Protection inférieure Freins (Gr. 2 seult)
	5420	TE 25 N	16/14V	Protection inférieure - jantes 5 x 13
			17/15V	Direction (Gr. 2 seult)
			18/16V	Freins - Moteur - Suspension (Gr. 2 st)
	5437	RA 20 L KA	5/4V	Protection inférieure (Gr. 2 seult)
		6/5V	Modèle RA 21	
5417	TA 10 K	8/6V	Freins (Gr. 2 seult)	
5536	KP 47	1/1V	Culasse 4 soupapes/cyl. (Gr. 2 seult.)	

(S) SUEDE

VOLVO	5314	142/142 S	15/9E	Carrosserie Capacités - Dimensions Vilebrequin Bielle
	5410	142/144 GL	8/5E	Carrosserie Capacités - dimensions Vilebrequin Bielle
			9/4V	Modèle 4 portes
5465	164E	2/2E	Carrosserie Capacités - Dimensions Vilebrequin Bielle	

(USA) ETATS UNIS

CHEVROLET	5310	Camaro	10/10V	Pont AR - Freins (Gr. 2 seult)
			11/1E	Capacités - Dimensions
	5368	Vega	1/1E	Capacités - Dimensions - Carburation
	5478	Nova	1/1E	Capacités - Dimensions -

-----

## FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

## CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1974

CIRCULAIRE N° 1

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

Formule 1 : F1 Tourisme Spécial : T2 Course bi-place : 2S7 Formule India. : F/INDY Formules A,B,C : F/A,F/B,F/C  
 Formule 2 : F2 Grand Tourisme : GT3 Formule V : F/V Formule Libre : F/L Formule 5000 : F/5000  
 Formule 3 : F3 Grand Tourisme Spécial : GT4 Formule Super V : F/SV Formule Renault : F/R Stock Cars : T/SC  
 Tourisme : TI Sport : SP5 Formule Ford : F/F Formule Tasman : F/T Dragsters : DRG

EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUITS

<u>Date</u>	<u>Cat.</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
2 Mars	I+	ZA	Grand Prix d'Afrique du Sud - Kyalami (Championnat du Monde de F1)	Annulé / Cancelled
2/3 Mars	I+	USA	California 500 Qualifying - Ontario Speedway, Ca.	Nouvelle inscription / New entry
10 Mars	I+	USA	Ontario 500 T/SC	Nouvelle appellation : California 500 Nouveau Groupe : F/INDY
23/24 Mars	I	J	Fuji 300 Km	Annulé / Cancelled
7 Avril	I+	USA	Road Atlanta (Championnat du Monde des Marques)	Annulé / Cancelled
12 Avril	I	GB	Oulton Park	Erratum au Bulletin n° 76 : lire/read: F/5000, TI
13/14 Avril	I	SGP	Grand Prix de Singapore	Annulé / Cancelled
19/21 Avril	I+	USA	Riverside F/5000 Championship	Annulé / Cancelled
26/28 Avril	I+	USA	Laguna Seca F/5000	Nouveau circuit/New circuit : RIVERSIDE RACEWAY
2/3 Mai	I+	J	Japan Grand Prix	Annulé / Cancelled

4/5 Mai	I+	USA	Michigan (Can-Am Championship)	Annulé / Cancelled
4/5 Mai	I+	USA	Michigan F/5000	Nouveau/New circuit : LAGUNA SECA RACEWAY, Calif.
17/19 Mai	I+	USA	Seattle F/5000 Championship	Annulé /Cancelled
27 Mai	I+	USA	Indianapolis 500	Nouvelle date/New date : 26 MAI
7/ 9 Juin	I+	USA	Watkins Glen F/5000	Nelle date/New date : 18 AOÛT
16 Juin	I+	I	Trophée A.C. Rimini - Autodromo Santamonica Misano (F/5000, F/R)	Nelle inscription/New entry
28/30 Juin	I+	USA	Sears Point F/5000 Championship	Annulé / Cancelled
13/14 Juil.	I+	USA	Road Atlanta (Can-Am Championship)	Nouveau/New circuit : WATKINS GLEN, N.Y.
7 Juil.	I+	I	Coupe Santamonica	Nelle date/New date : 28 JUILLET
20/21 Juil.	I	D	"Westfalen Pokal" - Zolder	Nelle date/New date : 31 AOÛT/1er SEPTEMBRE Suppression : T2, GT4
27 Juil.	I	USA	Watkins Glen 6 Hours of Endurance (Championnat du Monde des Marques)	Nelle date/New date : 13 JUILLET - Suppres- sion de groupe, T2 et GT4
27/28 Juil.	I+	USA	Watkins Glen (Can-Am Championship)	Nelle date/New date : 7 JUILLET Nouveau/New circuit : ROAD ATLANTA
27/28 Juil.	I	D	Aerodrome de Penzing (T1,T2,GT3,GT4,SP5,2S7, F2,F3,F/V,F/SV,F/F)	Nelle inscription / New entry
17/18 Août	I+	SF	Keimola	Devient/Becomes I - Groupes F/V et F/SV
1/2 Sept.	I+	USA	Pocono F/5000	Nouveau/New circuit : ONTARIO MOTOR SPEEDWAY
15 Sept.	I+	I	Autodromo Imola F/5000	Nelle inscription / New entry
19/20 Oct.	I	D	"Start-u.Zielplatz" - Nürburgring	Annulé / Cancelled

R A L L Y E S

1/3 Févr.	NL	Nederland Winter Rally	Annulé / Cancelled
10/12 Févr.	A	Jänner-Rallye	Annulé / Cancelled
14/16 Févr.	S	Swedish Rally (Championnat du Monde des Rallyes)	Annulé / Cancelled

14/15 Sept. D Rallye Stuttgart - Strasbourg - Stuttgart Nvelle Inscription/ New Entry

COURSES DE COTES, AUTOCROSS, RALLYCROSS, SLALOMS ET DRAGSTERS

---

17/18 Août D Course de côte de Rheingau Nvelle date/New date :10/11 Août  
/23 Août D Hansa -Autocross Geesthatch Erratum : date exacte 25 Août  
21/22 Sept. D Course de côte de "Riedbergpass" Nvelle date/New date :14/15 Sept.  
/29 Sept. D Course de côte "Auerberg" (T1,T2,GT3,GT4, Nvëlle inscription/ Nev entry  
SP5,2S7,F/F,F/SV,F/V)  
/27 Oct. A Rallycross Muckgrubenring

Erratum au Bulletin n° 77 :  
l'Epreuve est organisée par  
l'Autriche.

-----

C A L E N D R I E R   K A R T I N G   1 9 7 4

-----

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve	Circuit	Organisateurs
<u>MARS</u>					
31	D	A	"Saison-Eröffnung"	Horrem	KC Horrom (KCD/AvD) 5158 <u>Horrem</u> Jahnstr. 21. tél. 02273/1411
<u>AVRIL</u>					
6/7	D	A	Frühjahrs - Preis München	Garching	1.F.K. Club v. München (ADAC) 8 <u>München</u> 40 Ungerestr. 80. tél. 089/361 35 23
13/14	D	A	"Oster-Preis" Worms		MsF Worms (KCD/AvD) 652 <u>Worms</u> , Postfach 916 tél. <u>06241/22 542</u>
28	D	A	Course à Neumünster		MSC Neumünster (ADAC) 235 <u>Neumünster</u> Robert Koch str. 134. tél. <u>07247/4878</u>
<u>MAI</u>					
1	CS	C	Zavod Motokar	Ceska Lipa	Ustredni Automotoklub. <u>Praha</u> 1 Opletalova 29
5	A	A	Course à Zweibrücken		A.v.MC Zweibrücken (ADAC). 666 <u>Zweibrücken</u> J.F. Kennedy str. 26. tél. <u>06332/44 853</u>
5	CH	A	MANCHE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE	WOHLEN	K.C. DE SUISSE. 9 av. de Rumine 1005 <u>LAUSANNE</u>
19	D	A	"1000 Runden Rhön-Motodrom"	Dietershausen b. Fulda	Fuldaer AC (ADAC). 6400 <u>Fulda</u> Haimbacher str. 13. tél. <u>0661/3079</u>
25/26	YU	A & C	Match à 3 pays : D-PL-YU		Auto-Moto drustvo "Moste". Jana Husa 1a, 61000 <u>Ljubljana</u>
<u>JUIN</u>					
2	B	A	MANCHE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE	NIVELLES	RACB KARTING. 100 rue P. Decoster. <u>BRUXELLES</u> 19

.../...

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve	Circuit	Organisateurs
JUIN	(suite)				
1-2	D	A	Course à Bad Kreuznach		MSC Bad Kreuznach (ADAC). 655 <u>Bad Kreuznach</u> Poststr. 30. tél. 0671/28 753
2	I		COUPE DES DAMES Coupe des Champions	Piste Jesolo	CSAI. Via Solférino 32. 00185 <u>ROMA</u> . tél. 478 897
2-3	D	A	"Pflingst-Preis Mönckenglad- bach"	Nieder- Krüchten	KC Bur-Brüggen (KCD/AvD). 514 <u>Erkelenz</u> 21 Kleingladbacherstr. 30. tél. 02433/2181
2	A		Race at Innsbruck		Go-Kart Club Tirol. Heiligerstr. 2. A 6020 <u>Innsbruck</u>
3	A		Race at Innsbruck		- do -
22-23	GB	A	Race at Blackbushe	Blackbushe	D. Currie, Esq. Camberley K.C. 20 Sandown Close. <u>Blackwater</u> , Nr. Camberley (Surrey)
23	F	A	MANCHE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE	THIVERVAL	Ligue de l'Ile de France. 42 rue Guy Mocquet. 75018 <u>Paris</u> . tél. 228 36 13
29-30	D	A	Course à München	Garching	1.F.K. Club München (ADAC). 8 <u>München</u> 40. Ungererstr. 80
JUILLET					
6-7	S	A, C & E	Lappland Cup	Alviks FK Ring	Umea AK. Box 210. 90103 <u>Umea</u>
7	A	A	Kartrennen Graz		Go Kartrenn Klub Graz. A 8020 <u>Graz</u> . Unergasse, 4
10-11	S	A, C & E	Lappland Cup	Varggropen	Ornsköldsviks MK. Fach 155. 89101 <u>Örnsköldsvik</u>
13-14	S	A, C & E	Lappland Cup	Härkvallen	Fröso IF. Box 25. 83201 <u>Östersund</u>
14	D	A	Course à Bielefeld		1.K.C. Bielefeld (KCD/AvD). 48 <u>Bielefeld</u> . Spindelstr. 96. tél. 0521/44 19 81 (Baumeister)
20-21	S	A, C & E	Holiday Race	Axomo Ring	Jönköpings KC. Box 149. 551 02 Jönköping
21	SU	C	Coupe de l'Amitié	KURSK	FAS URSS. BP 395. <u>Moscou</u> D-362 tél. AD-8 57 56
23	S	A, C & E	Holiday Race	Toarps Ring	Toarps MK. Box 105. 510 50 <u>Dalsjöfors</u>

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve	Circuit	Organisateurs
JUILLET	(suite)				
25	S	A, C & E	Holiday Race	Gislaveds Motorbana	Gislaveds MK. Box 13. 33 200 <u>Gislaved</u>
27	S	A, C & E	Holiday Race	Laholms Kartingbana	Laholms MK. c/o Arne Johansson. Olivgatan 3. 312 00 <u>Laholm</u>
28	D	A	Match à 3 pays (DK-S-D) à	Hagen- Waldbauer	K Scuderia Hagen (KCD-AvD). 5801 <u>Hagen Waldbauer</u> . Am Damm 1. tél. 02 331/77 094
28	GB	A	COUPE DES JUNIORS CIK	RYE HOUSE	Hoddeston K.C. Rye House. Kent Race Way. Rye Road. <u>HODDESTON</u> , Herts.
<u>AOÛT</u>					
11	D	A	Course à Kaltenkirchen		MSC Kaltenkirchen (ADAC). 2358 <u>Kaltenkirchen</u> Postfach 88. tél. 04191/2393
14-15	F	A	24 Heures de Brignoles		K.C. Brignolais. Bar "Chez Nous". Place du Palais. 83170 <u>Brignoles</u>
18	D	A	Pokal von Berlin		KC Berlin (DMV). 1 <u>Berlin</u> 65. Prinzenallee 16. tél. 030/493 71 12
25	D	A	Graf Trips Memorial Horrem		KC Horrem (KCD/AvD). 5158 <u>Horrem</u> Jahnstr. 21. tél. 02 273/1411
31 AOÛT 1 SEPT.	D	A	Course à Neu Ulm		AC Iller/Donau (ADAC). 791 <u>Neu Ulm</u> Postfach 1824. tél. 0731/22 719
<u>SEPT.</u>					
1	I	A	MANCHE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE	VARANO	CSAI. Via Solferino 32. 00185 <u>ROMA</u> tél. 478 897
1	D	A	"Deutschland-Pokal" Hahn		
7-8	D	A	"Deutschland-Pokal" Hahn	Wildberger- hütte	Oberbergischer KMSC (KCD/AvD) c/o F. Dörr, 59 <u>Siegen</u> Charlottenstr. 1. tél. 0271/32219
8	CS	C	Zavod Motokar	Kadan	Ustredni Automotoklub. <u>Praha</u> 1 Opletalova 29

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve	Circuit	Organisateur
SEPT.	(suite)				
8	D	A	Graf Trips Memorial Horem		
13-15	D	A	CHAMPIONNAT D'EUROPE 125cc à Niederkrüchten	NIEDERKRÜCHTEN	KC von Deutschland/AvD. 6 <u>FRANKFURT/M</u> 71 Lyoner str. 16. tél. 0611/66 06 218
14-15	YU	A & C	Prix de Postojinska Jama		Auto-Moto Drustvo. Yublanska 62a. 66 230 <u>Postojna</u>
19	GBJ	A	Kart Hillclimb	Bouley Bay	Jersey Kart & Motor Club. Athingworth. New St. Johns Road. <u>St Helier</u> , Jersey (Channel Islands)
21-22	D	A	Oktoberfest-Preis München	Garching	1.F.K. Club v. München (ADAC). 8 <u>München</u> 40 Ungererstr. 80. tél. 089/361 35 23
22	GBJ	A	Kart Race Meeting	St. Brelade	Jersey Kart & Motor Club. Athingworth New St. Johns Road. <u>St. Helier</u> , Jersey (Channel Islands)
<u>OCTOBRE</u>					
6	D	A	Match des Juniors Oppenrod	Oppenrod	K.V. Oppenrod (KCD im AvD). 6301 <u>Oppenrod</u> Hauptstr. 10. tél. 06408/2420
13	A	A	Course à Südstadt		OAMTC/ZV MSC Enzian. 1100 Wien. Sonnwendgasse 1. tél. 0222/64 42 21
13	D	A	Match à trois pays Frauenaurach Ch., A, D		KC Noris (KCD/AvD). 85 <u>Nürnberg</u> . Osterhausenstr. 4. tél. 0911/447 660
13	P	A	CHAMPIONNAT DU MONDE	ESTORIL	AUTOMOVEL CLUB DE PORTUGAL. R. Rosa Araujo 24. <u>LISBOA</u> 2. tél. 4 91 83 73 51 91
20	F	A	6 Heures de Caen		Ecurie Léopard. M. Lambert. 14480 Le Fresne-Camilly par Creully
26-27	D	A	"Grosser Deutscher Kart- Preis" 74	Hagen- Waldbauer	KC von Deutschland/AvD. 6 <u>Frankfurt/M</u> 71 Lyoner str. 16. tél. 0611/66 06 218