

BULLETIN SPORTIF

.....

N° 82 - Mai 1974

-----

S O M M A I R E

	<u>Page</u>
Championnat du Monde des Rallyes :	
a) Qualification . . . . .	1
b) Itinéraire, Horaire, Règlement . . . . .	1
c) Signalisation dans la zone de contrôle horaire . . . . .	1
Critère de classement des pilotes prioritaires de rallyes pour 1975 . . . . .	1
Engagements dans des épreuves internationales . . . . .	2
Remplacement d'une épreuve de Championnat FIA annulée par l'organisateur . . . . .	2
Championnats d'Europe de G.T. et de Tourisme 1975 . . . . .	2
Nouveau règlement pour la série Can-Am pour 1975 . . . . .	2
Annexe "H" : . . . . .	
Signalisation lumineuse . . . . .	3
Drapeau jaune . . . . .	3
Décisions concernant les circuits & la sécurité :	
Incidence d'une annulation d'épreuve pour raisons de sécurité . . . . .	4
Spécification des panneaux indicateurs de distances sur circuits (DESSINS page 7) . . . . .	4
Nombre de voitures admises au départ d'une épreuve . . . . .	5
Banderoles publicitaires sur les glissières de sécurité . . . . .	5
Correction à l'Annexe J 1974 . . . . .	5
Résumé des prescriptions techniques concernant la F2 pour 1974 (DESSINS, pages 8 & 9) . . . . .	5
Addendum à la Liste d'Homologations parue à l'Annuaire du Sport Automobile 1974 . . . . .	16
Liste Additionnelle d'Homologations 1974/5 . . . . .	16

	<u>Page</u>
Liste des Pilotes de Rallyes prioritaires . . . . .	17
Liste des Pénalités Internationales . . . . .	18
Annuaire du Karting 1974 :	
Annexe 2 à l'Annuaire du Karting 1974	
Règlement du Championnat du Monde de Karting 1974 . . .	19 à 27
Calendrier International de Karting 1974 - Circulaire N° 4	
Calendrier Sportif International 1974 - Circulaire N° 5	

-----

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

MOTOR SPORT BULLETIN

.....

N° 82 - May 1974

-----

C O N T E N T S

	<u>Page</u>
World Rally Championship :	
a) Qualification . . . . .	10
b) Itineraries, Time-table, Regulations . . . . .	10
c) Signalisation of the time control zone . . . . .	10
1975 Classification criteria for seeded rally drivers . . .	10
Engagements in international events . . . . .	11
Replacement of an FIA Championship event cancelled by the organizer . . . . .	11
1975 European Championship for Touring & Grand Touring Cars	11
1975 new regulations for the Can-am events . . . . .	11
Appendix "H" :	
Light signals . . . . .	12
Yellow flag . . . . .	12
Decisions regarding Circuits and Safety :	
Withdrawing of events for safety reasons . . . . .	13
Distance sign board specifications (DRAWINGS, page 7) . .	13
Number of cars admitted at the start of an event . . . . .	14
Advertising Banners on Guardrails . . . . .	14
Amendment to Appendix J 1974 . . . . .	14
Summary of the technical prescriptions concerning F2 for 1974 (DRAWINGS, pages 8 & 9) . . . . .	14
Addition to the Recognition List published in the 1974 Yearbook of Automobile Sport . . . . .	16
Additional recognition list 1974/5 . . . . .	16
List of seeded rally drivers . . . . .	17

.../...

	<u>Page</u>
International Penalties . . . . .	18
1974 Karting Yearbook :	
Appendix 2 to the 1974 Karting Yearbook	
Regulations of the 1974 World Karting Championship . . .	29 to 37
1974 International Karting Calendar - Circular N° 4	
1974 International Sporting Calendar - Circular N° 5	

-----

- CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES -

a) Qualification

Pour qu'une épreuve puisse compter pour le Championnat du Monde des Rallyes il faut obligatoirement qu'elle ait été organisée au moins deux fois consécutives, éventuellement hors Championnat et qu'elle ait fait l'objet d'une inspection de la CSI, l'année qui précède son inscription au Championnat du Monde. Cette inspection devra avoir été favorable.

b) Itinéraire, Horaire, Règlement

Un mois avant le départ du rallye, le "road book" et l'itinéraire complet devront être fournis aux concurrents.

Deux mois avant la clôture des engagements le règlement devra être disponible.

c) Signalisation dans la zone de contrôle horaire

Une zone précédant le contrôle horaire sera définie par un panneau jaune placé à 25 m. de ce contrôle horaire, le contrôle étant lui-même immédiatement précédé d'un panneau rouge. La fin de la zone de contrôle horaire sera signalée par un panneau "FIN DE CONTROLE" placé à 50 m. après le contrôle horaire lui-même. Dans l'intérieur de toute cette zone définie par le premier et le dernier panneau, aucun véhicule d'assistance ne sera autorisé à stationner. Cette zone sera considérée comme parc fermé.

° ° °

- CRITERES DE CLASSEMENT DES PILOTES PRIORITAIRES DE RALLYES POUR 1975 -

Les conditions de qualification sont les suivantes :

Tout pilote gradé devra répondre à l'un des critères suivants :

- être classé dans les 3 premiers d'un des rallyes qualificatifs du Championnat du Monde de l'année précédente ;
- avoir été vainqueur de l'un des rallyes comptant pour le Championnat du Monde des Constructeurs dans une des 3 dernières années ;
- avoir été classé dans les 5 premiers du classement général du Championnat d'Europe de l'année précédente ;
- avoir été l'un des vainqueurs d'un des Championnats d'Europe de l'une des 3 années précédentes ;
- être inscrit sur la liste des pilotes gradés FIA, ("L.D." ou "G.P.")

° ° °

.../...

- ENGAGEMENTS DANS DES EPREUVES INTERNATIONALES -

Il est rappelé aux concurrents que seules les épreuves dont les noms figurent au Calendrier publié dans l'Annuaire de la CSI ou dans le Bulletin de la CSI sont officiellement reconnues.

Tout concurrent s'engageant dans une épreuve non officiellement reconnue s'expose aux sanctions prévues par le Code Sportif International.

° ° °

- REPLACEMENT D'UNE EPREUVE DE CHAMPIONNAT FIA ANNULEE PAR L'ORGANISATEUR -

Pour 1974, et en fonction des circonstances, lorsqu'une course internationale inscrite au Calendrier International sera annulée pour raison de force majeure, l'A.S.N. qui en aura demandé l'inscription sera dispensée du paiement des droits d'inscription et des droits d'annulation. Cette épreuve ne perdra pas pour autant son caractère prioritaire éventuel en ce qui concerne son inscription pour un Championnat de l'année suivante. Néanmoins, si un organisateur exprime le souhait de reprendre la date à son compte, il le pourra à condition qu'il organise une course comptant pour le même Championnat, avec le même type de voitures et que le Secrétariat de la CSI puisse rendre ce changement public 2 mois avant le déroulement de la course. Cet organisateur ne devra pas forcément relever de la même autorité sportive nationale.

° ° °

- CHAMPIONNATS D'EUROPE DE G.T. ET DE TOURISME 1975 -

Toutes les épreuves de Grand Tourisme et de Tourisme qui sont inscrites au Calendrier 1974 pourront être automatiquement inscrites au Calendrier 1975. Chaque pays pourra par conséquent inscrire le même nombre d'épreuves sans toutefois être obligé de l'organiser sur le même circuit que l'année précédente.

La perte de priorité d'inscription interviendra automatiquement suivant l'article 10 des prescriptions générales et diminuera d'autant le nombre d'épreuves qui pourront être inscrites en 1975.

° ° °

- NOUVEAU REGLEMENT. POUR LA SERIE CAN-AM POUR 1975 -

Pour les Voitures de Gr. 7 de la série CAN-AM, à partir de Janvier 1975, les moteurs seront limités à 5 litres bloc de série ou 3 litres moteurs de course.

Les prix individuels seront en outre portés à \$ 85 000 en 1975 et \$ 100 000 en 1976.

° ° °

.../...

- ANNEXE "H" -

1. Le texte suivant vient s'ajouter avant le chapitre 3 de l'Annuaire Sportif 1974, page verte 76.

Mise en vigueur : 1er JANVIER 1975.

Signalisation Lumineuse

La signalisation par drapeaux peut être avantageusement complétée par une signalisation lumineuse conforme aux spécifications suivantes :

- les signaux lumineux remplacent les drapeaux jaunes et verts, et éventuellement les drapeaux bleus et rouges.
- l'installation doit présenter trois feux groupés, 2 jaunes et 1 vert. Les deux feux jaunes doivent être espacés de telle façon que la présence de deux feux soit facilement reconnaissable. Un feu bleu monté séparément peut être prévu mais il doit être mis en opération par un Commissaire différent. Un feu rouge également monté séparément peut être prévu. Il doit être mis en opération uniquement et directement par le Directeur de la Course, simultanément avec des feux rouges à tous les autres postes.
- le système d'alimentation électrique doit être doublé d'un système indépendant de secours.
- les feux doivent être clignotants de préférence. Cependant, les feux peuvent être soit clignotants, soit fixes mais la combinaison des deux principes n'est pas autorisée.

Code à respecter :

- a) un seul feu jaune : même signification qu'un drapeau jaune agité
- b) deux feux jaunes (si clignotants : en phase ou alternativement), même signification que deux drapeaux jaunes agités
- c) feu vert : même signification que le drapeau vert
- d) feu bleu : même signification que le drapeau bleu agité
- e) feu rouge : même signification que le drapeau rouge

Tous les postes de signalisation doivent être en contact par radio ou par téléphone avec celui qui les précède et celui qui les suit, de manière à rendre efficace la procédure de la zone d'interdiction de dépasser.

2. Drapeau Jaune

La procédure d'utilisation du drapeau jaune, décrite au Bulletin N° 69, 1973, est définitivement valable.

- DECISIONS CONCERNANT LES CIRCUITS & LA SECURITE -

Incidence d'une annulation d'épreuve pour raisons de sécurité

Le Bureau de la CSI a approuvé la recommandation suivante de la Sous-Commission des Circuits et de la Sécurité :

La Sous-Commission recommande que, si pour des raisons de sécurité il est interdit d'organiser des épreuves d'un Championnat particulier sur un circuit spécifique, toutes les épreuves internationales hors championnat du même type soient interdites sur ce circuit, les épreuves et les catégories concernées étant spécifiées pour chaque cas en particulier.

Spécification des panneaux indicateurs de distances sur circuits

\* (voir dessins A et B, page 7)

Les panneaux de distance indiquant la distance avant un virage sur un parcours automobile devraient être conformes aux spécifications suivantes, définies par la Sous-Commission des Circuits et de la Sécurité :

1. Dimensions : les dimensions des panneaux données sur les schémas A et B sont des dimensions minimum ; les dimensions des chiffres sont standard. Les dimensions des supports varieront selon leur forme et leur destination.
2. Couleurs : chiffres noirs ou bleu foncé sur fond blanc. Si les panneaux sont utilisés la nuit, le fond blanc et les chiffres doivent être réfléchissants.
3. Matériel : pour les installations devant la première ligne de protection, du polystyrène ininflammable ou un autre matériau léger similaire. Pour les installations derrière la première ligne de protection, le panneau doit être en masonite en métal ou en un autre matériau approprié et le support en bois ou en métal.
4. Installation
  - sur l'accotement, devant la première protection (de type A ou B) : des supports enfoncés dans le sol jusqu'à une profondeur minimum de 50 cm, le centre du panneau se trouvant placé à environ 1 mètre au-dessus du niveau du sol et à une distance minimum de 1 mètre du bord de la piste.
  - derrière la première protection (de type B seulement) : fixer des supports soit dans le sol soit sur d'autres structures, à un mètre minimum derrière la première ligne de protection, le centre du panneau se trouvant placé à une hauteur maximum de 3 mètres au dessus du niveau du sol et à une distance maximum de 5 mètres du bord de la piste.
5. Les panneaux doivent être entièrement visibles, en tout point de

.../...

la piste, pour les pilotes qui arrivent à 100 mètres de ces panneaux.

#### Nombre de Voitures admises au départ d'une épreuve

Comme suite à l'article publié au Bulletin N° 72 de Juillet 1973, page 8, concernant le nombre maximum de voitures admises au départ d'une épreuve (paragraphe D), le Bureau de la CSI a décidé que le nombre donné par la formule serait arrondi au chiffre pair supérieur s'il se trouvait que ce nombre fût impair.

#### Banderoles publicitaires sur les glissières de sécurité

Etant donné les difficultés auxquelles le Sport Automobile doit faire face en 1974, le Bureau de la CSI a accordé une dérogation exceptionnelle permettant d'utiliser des banderoles de publicité sur les glissières jusqu'au 31 Décembre 1974 exclusivement ; il est rappelé que ces banderoles ne sont pas recommandées, pour des raisons de sécurité, et les organisateurs sont instamment priés de ne les utiliser qu'en cas d'absolue nécessité. Les banderoles, s'il en est fait usage, doivent être d'une matière ininflammable, elles doivent être fermement fixées aux rails de manière à en suivre les contours au maximum.

° ° °

#### - CORRECTION A L'ANNEXE J -

##### Art. 296 j)

La dernière phrase est corrigée comme suit :

" Ce dispositif doit être conçu conformément aux dispositions "  
" de l'Article 253 r). "

° ° °

#### - RESUME DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES CONCERNANT LA F2 POUR 1974 -

##### 1. Dimensions

- \* Voir DESSINS : les dimensions figurant en NOIR sont des dimensions maximales
- : les dimensions figurant en ROUGE sont des dimensions minimales
- : les parties de la carrosserie figurées en VERT (structures déformables) sont facultatives pour 1974).

Il est rappelé qu'aucun élément de la carrosserie, à l'exception de l'arceau de sécurité, ne peut dépasser en hauteur un plan horizontal situé à 80 cm au-dessus du point le plus bas de la structure entièrement suspendue de la voiture.

.../...

En d'autres termes, la voiture dont les roues et les éléments de suspension mobiles auront été démontés, et sans tenir compte éventuellement de l'arceau de sécurité, doit pouvoir passer entre deux plans parallèles séparés de 80 cm. Cette mesure doit être effectuée dans l'assiette normale de la voiture sur la ligne de départ.

2. Poids minimum : 475 kg.
3. Moteur : cylindrée égale ou inférieure à 2000 cm<sup>3</sup>. Pistons alternatifs. Suralimentation interdite.

Il doit être dérivé (y compris bloc et culasse) d'un moteur équipant un modèle de voiture dont la FIA a constaté la production en série d'au moins 1000 exemplaires.

#### Modifications autorisées

Celles prévues pour le Groupe 2 (voir Art. 258 et 260 de l'Annexe J). De plus le vilebrequin et les bielles sont libres. Il est possible de modifier la course et/ou l'alésage d'origine. Le chemisage est autorisé.

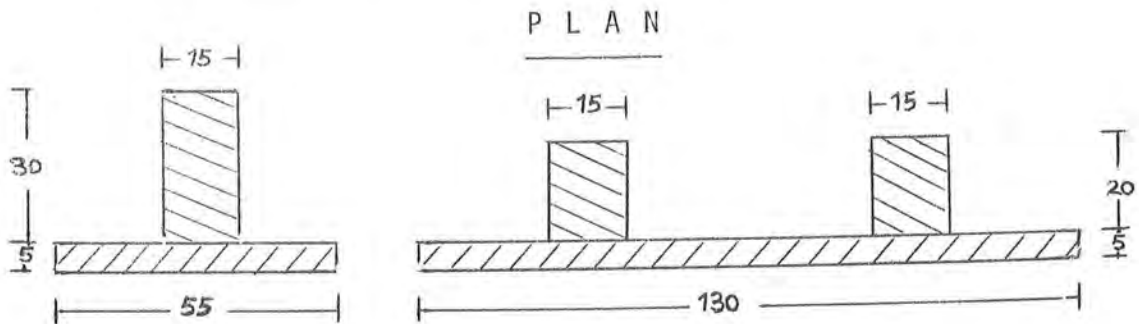
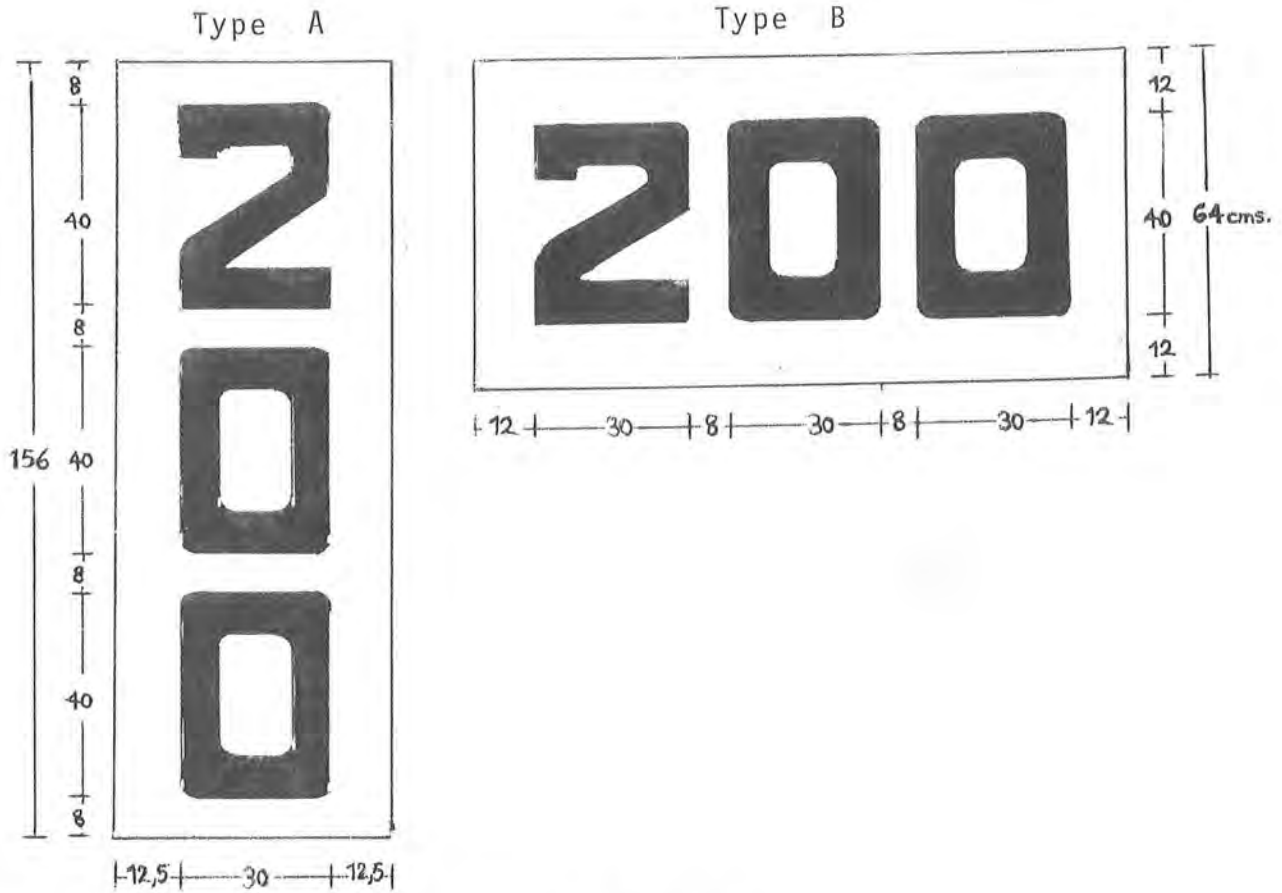
4. Boîte de vitesses : 5 rapports maximum, plus une marche AR obligatoire. La propulsion ne sera assurée que par 2 roues au maximum.
5. Éléments de sécurité
  - 5.1. Arceau : voir dessins \*
  - 5.2. Freins : double circuit
  - 5.3. Harnais : 6 points
  - 5.4. Récupérateur d'huile : capacité de 2 l. minimum. Doit être en plastique translucide ou comporter un panneau transparent.
  - 5.5. Réservoirs de carburant : Spec FIA/FT3
  - 5.6. Extincteurs : système d'extinction de capacité minimale de 5 kg comprenant au maximum 2 extincteurs séparés. Ce système doit pouvoir être déclenché manuellement aussi bien par le pilote se trouvant à bord que de l'extérieur par toute personne portant secours.

NOTA : Pour toutes les autres spécifications, ainsi que pour les textes complets afférant aux spécifications ci-dessus, prière de se reporter aux articles 294-296-297 de l'Annexe J.

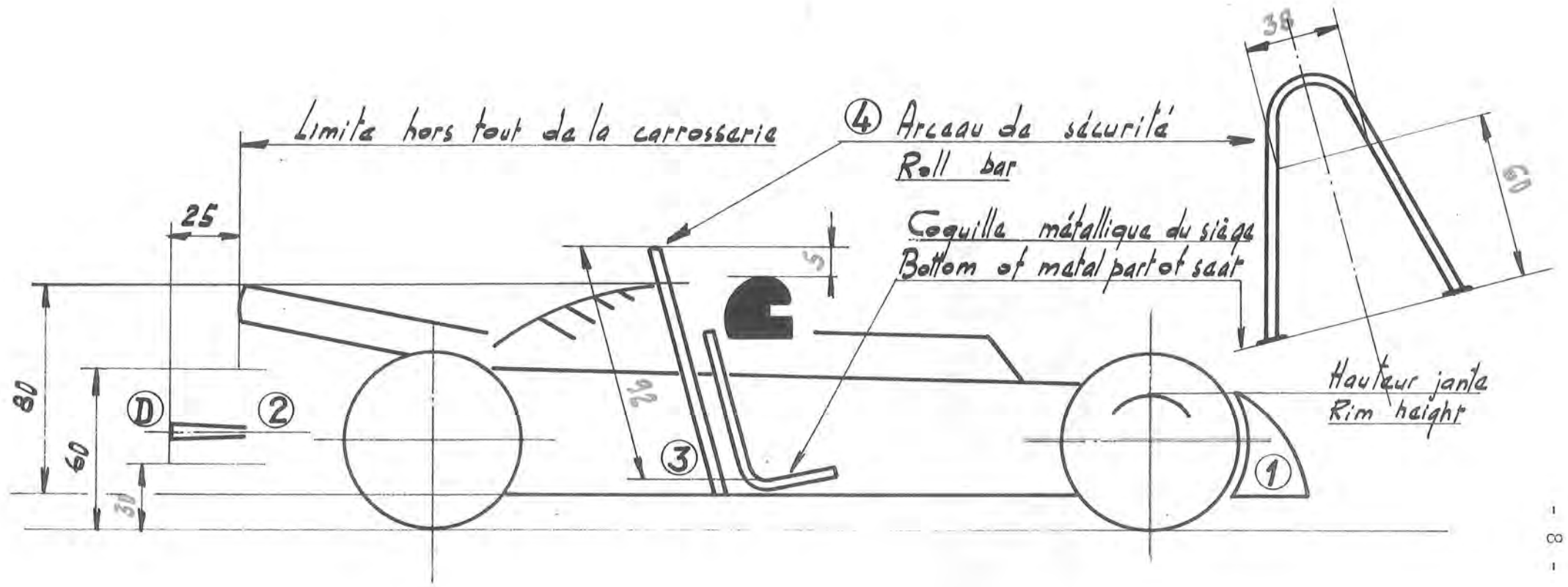
o ° o

PANNEAUX DE DISTANCE  
DISTANCE SIGN BOARDS : DIMENSIONS

E L E V A T I O N

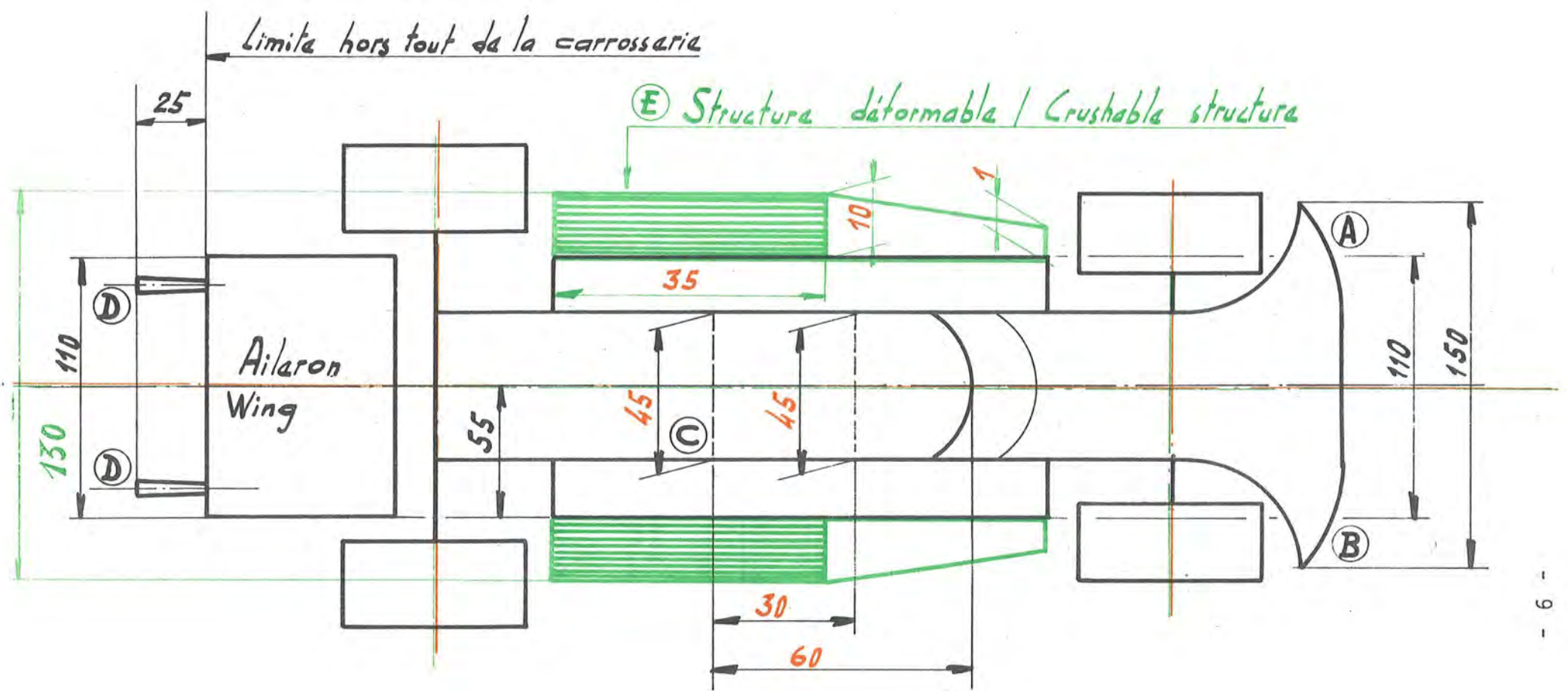


Le plan se rapporte au type destiné à l'installation entre  
la première ligne de protection et le bord de la piste  
Plan refers to type for installation between the first line  
of protection and the track edge



- ① - Pour toute partie de plus de 110 de large. For all parts wider than 110.
- ② - Échappement. Exhaust.
- ③ - Fond de la coque de métal du siège. Bottom of the metal part of the seat
- ④ - Arceau de sécurité. Safety roll bar.
- D - Dans la cas d'un échappement horizontal. In case of an horizontal pipe.

Nota : Les chiffres en rouge représentant des dimensions minimales  
 Red figures are minimum dimensions.  
 Cotes en cm . Dimensions in cm.



- Ⓐ Ⓑ - Parties ne devant pas dépasser la hauteur de la jante AV.  
Parts that must not protrude above level of front rims
- Ⓒ - Point la plus reculé du siège. Most rearward point of seat.
- Ⓓ - Echappement. Exhaust
- Ⓔ - Les parties apparaissant en vert sont facultatives en 1974. The green parts are optional for 1974

Nota. Toutes cotes en cm. All dimensions in cm.  
Les chiffres rouges sont des dimensions minimum.  
Red figures are minimum dimensions.

- WORLD RALLY CHAMPIONSHIP -

a) Qualification

A rally may be qualifying for the World Rally Championship only if it has been organized at least twice consecutively, eventually as a non-Championship Rally and if it has been inspected by the CSI, the year preceding its inclusion in the World Championship. Moreover, the inspection must have been favourable.

b) Itineraries, Time-table, Regulations

The road-book and the complete itinerary should be supplied to competitors one month before the start of the rally. The regulations should be available two months before the closing date for entries.

c) Signalization of the time control zone

A zone preceding a time control will be marked by a yellow sign placed 25 metres before the time control, the control itself being immediately preceded by a red sign. The end of the time control zone will be marked by a "CONTROL END" sign, placed 50 metres after the time control. No assistance vehicle will be authorized to park inside of this zone included between the first and the last signs. It will be considered as a "parc fermé".

° ° °

- 1975 CLASSIFICATION CRITERIA FOR SEEDED RALLY DRIVERS -

The conditions of qualification will be as follows :

Will be included in the list of seeded rally drivers those who will meet one of the following criteria :

- all drivers having been classified among the first three finishers in one of the qualifying rallies of the World Championship of the year before ;
- all drivers having won the first classification in one of the rallies of the World Championship for Makes of one of the 3 previous years ;
- all drivers having been classified among the first five finishers in the European Championship general classification of the year before ;
- all drivers having won one of the European Championships of one of the 3 previous years ;
- all drivers who figure on the list of the FIA Graded drivers ("L.D." or "G.P.").

° ° °

.../...

- ENGAGEMENTS IN INTERNATIONAL EVENTS -

Competitors are reminded that only the events figuring in the Calendar of the CSI Yearbook or in the CSI Bulletin are officially recognized.

Any competitor participating in a non-officially recognized event will be subject to the sanctions provided for in the International Sporting Code.

o o o

- REPLACEMENT OF AN FIA CHAMPIONSHIP EVENT CANCELLED BY THE ORGANIZER -

For 1974, and in consideration of the circumstances, when an international event entered in the International Calendar is cancelled for reason of "Force majeure", the N.S.A. which applied for the entry will be exempted from the entry and cancellation fees. This event will nevertheless not lose its eventual priority regarding its inclusion in a Championship the following year. However, if an organizer wishes to take the date over, he will be allowed to do so on condition that he organizes a race qualifying for the same Championship and admitting the same category of cars and that the CSI are able to publish this change 2 months before the running of the event. The organizer will not necessarily belong to the same national sporting authority.

o o o

- 1975 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING AND GRAND TOURING CARS -

All the touring and grand touring races entered in the 1974 Calendar may automatically be included in the 1975 Calendar. All countries may consequently enter the same number of events without any obligation to organize the races on the same circuits as the year before.

The loss of priority of inscription will automatically intervene in pursuance of Art. 10 of the general prescriptions and will reduce the number of races which may be entered in 1975.

o o o

- 1975 NEW REGULATIONS FOR THE CAN-AM EVENTS -

As from January 1975, the group 7 engines formula will be restricted to 5-litres stock block and 3-litres racing engines.

Likewise, as from 1975, individual Can-Am event purses will be increased to \$ 85,000 with a further increase to \$ 100,000 in 1976.

o o o

- APPENDIX "H" -

1. The following text should be included in Appendix H immediately before Chapter 3, page 75 (green) of the 1974 Sporting Yearbook for application :

1st JANUARY 1975.

Light Signals

The flag signals can be favourably supplemented by light signals complying with the following specifications :

- the light signals replace the yellow and green flags and if desired, the blue and red flags.
- the installation must present three grouped lights, two yellow and one green ; the two yellow lights must be spaced so as to ensure that the presence of two lights is easily recognizable ; a blue light mounted separately may be included, but must be operated by a different course marshal. A red light also mounted separately, may be included, to be operated solely and directly by the clerk of the course, simultaneously with red lights at all other posts.
- the electric power system must be backed up by an independent emergency system ;
- lights should in preference be flashing ; however they may be either flashing or continuous but the combination of both principles is not allowed ;

Code to be complied with :

- a) one yellow light : same as one waved yellow flag.
- b) two yellow lights (if flashing : in phase or alternately) : same as two waved yellow flags.
- c) green light. : same meaning as green flag.
- d) blue light : same meaning as waved blue flag.
- e) red light : same meaning as red flag.

All signal posts must be in radio or telephone communication with the preceding and following posts in order to operate efficiently the "no-passing zone" procedure.

2. Yellow flag

The procedure for use of the yellow flag, described in Bulletin N° 69, 1973, is to be retained permanently.

o ° o

.../...

- DECISIONS REGARDING CIRCUITS AND SAFETY -

Withdrawing of events for safety reasons

The following recommendation of the Sub-Commission for Circuits and Safety is approved by the CSI Bureau :

The Sub-Commission recommends that, should a Championship be banned for safety reasons from a particular circuit, all non-championship international events of a similar nature should also be forbidden on the circuit, the events and categories concerned being specified for each case.

Distance sign board specifications

\* (see drawings A and B, page 7)

Sign boards indicating the distance before a corner on a motor racing course should conform to the following specifications defined by the Sub-Commission for Circuits and Safety :

1. Dimensions : the dimensions of boards given on Types A and B are minimum ; dimensions of figures are standard. Dimensions of supports will vary according to their shape and function.
2. Colours : black or dark blue figures on a white background. For use in darkness both figures and background should be reflective.
3. Material : for verge installations, unflammable polystyrene or other similar light material. For installation behind the first line of protection, the board should be of masonite, metal or other suitable material and the supports in wood or metal.
4. Installation
  - on verge (A or B types) : supports in the ground to at least 50 cm depth, the board centre being about 1 mt. above ground level and at least 1 mt. from the track edge.
  - behind first protection (B type only) : fix supports either in the ground or to other structures, at least 1 mt. behind the first line of protection, the board centre being not more than 3 mt. above track level and not more than 5 mt. from the track edge.
5. Sign boards must be fully visible to a driver approaching at 100 mt. distance, on any part of the track.

.../...

Number of cars admitted at the start of an event

Further to the article on page 8 of the Bulletin N° 72, July 1973, concerning the maximum number of cars admitted at the start of an event, (paragraph D), the CSI Bureau has decided that the number arrived at using the formula given will, if it is an odd number, be rounded-up to an even number.

Advertising Banners on Guardrails

In view of the difficulties which motor sport is facing in 1974, the CSI Bureau has granted an exceptional waiver to permit the use of guardrail advertising banners until 31st December, 1974 only ; these banners, it will be recalled, are not recommended, for safety reasons, and organizers are urged only to employ them if absolutely necessary. The banners, if used, must be made of an un-inflammable material and firmly fixed to the rails so as to follow their contours as nearly as possible.

o o o

- AMENDMENT TO APPENDIX J -

Art. 296 j)

The last sentence should read as follows :

" This device must be conceived in conformity with the pres- "  
" criptions of Article 253 r). "

o o o

- SUMMARY OF THE TECHNICAL PRESCRIPTIONS CONCERNING F2 FOR 1974 -

1. Dimensions

\*See DRAWINGS : dimensions figuring in BLACK are maximum dimensions.  
                  : dimensions figuring in RED are minimum dimensions  
                  : the parts of the coachwork figuring in green  
                  (crushable structures) are optional for 1974.

It is recalled that no part of the coachwork, with the exception of the safety roll bar, shall exceed in height a horizontal plane, 80 cm above the lowest point of the entirely sprung structure of the car.

In other words, a car with its wheels and the mobile suspensions elements removed, but without regard to the roll-over bar, must pass between two parallele planes separated by 80 cm. This measure is made in the normal trim of the car on the starting line.

2. Minimum weight : 475 kg.

.../...

3. Engine : cylinder capacity equal or inferior to 2,000 cc.  
Reciprocating pistons. Supercharging forbidden.

The engine (including engine-block and cylinder-head) must be derived from an engine equipping a model of car for which the FIA has ascertained a series-production of at least 1,000 units.

Modifications allowed

Those provided for Group 2 (see art. 258 and 260 of Appendix J). Moreover, the crankshaft and the connecting rods are free. It is permitted to modify the original bore and/or stroke. Sleev-ing is authorized.

4. Gearbox : 5 gears maximum, plus a compulsory reverse gear. The propulsion will only be ensured by two wheels maximum.

5. Safety elements

5.1. Roll-bar : see drawings \*

5.2. Brakes : double circuit

5.3. Harness : 6 points

5.4. Oil catch tank : 2-Litres minimum capacity. It shall be made out of translucent plastic or include a transparent panel.

5.5. Fuel tanks : Spec/ FIA/FT3

5.6. Extinguishers : a fire extinguishing system of at least 5 kg extinguishing capacity composed of no more than 2 separate extinguishers. This system must include a manual triggering device which can be operated by the driver on board as well as by any helper outside the vehicle.

NOTE : For the remaining specifications as well as for the complete texts relating to the specifications hereabove, please refer to articles 294-296-297 of Appendix J.

o o o

.../...

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

.....

ADDENDUM à la Liste d'Homologations parue à  
l'Annuaire du Sport Automobile 1974

ADDITION to the Recognition List published in the  
1974 Yearbook of Automobile Sport

ROUMANIE - GROUPE 1

DACIA 5496 1300 (1289cc) homologuée depuis le 1.1.73  
recognized as from

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS 1974/5  
ADDITIONAL RECOGNITIONS LIST

VALABLES A PARTIR DU 1.4.74  
VALID AS FROM

(I) ITALIE

ALFA ROMEO 5440 2000 GTV 4/2V - Dispositifs antipollution

(J) JAPON

NISSAN 5473 Cherry E10 4/2E - Carrosserie - Intérieur

VALABLES A PARTIR DU 1.5.74  
VALID AS FROM

(F) FRANCE

ALPINE RENAULT.3035 A110 1600 23/12V - Extensions d'ailes  
(Gr. 4 seult.)

PEUGEOT 3065 104 Coupé (954)

(J) JAPON

NISSAN 5569 Datsun bluebird "U" 2000 (1998)

avec extension suivante/with following extension :  
1/1V - Moteur double carburateur

(I) ITALIE

MASERATI 639 Mèrak (2965 cc)

- LISTE DES PILOTES DE RALLYES PRIORITAIRES -  
- LIST OF SEEDED RALLY DRIVERS -

AALTONEN R.	SF	FERJANCS A.	H	NEYRET R.	F
ALEN M.	SF	FIorentINO B.	F	NICOLAS J.P.	F
ALFN		FISCHER	A	PAGANELLI D.	I
ANDERSSON O.	S	GRUNSTEIDL	A	PINTO R.	I
ANDRUET J.C.	F	HAINBACH R.	D	PONNELLE	MA
BABLER J.	E	HALDI CI.	CH	PRESTON V.	EAK
BALLESTRIERI A.	I	HENDERSON	USA	PIOT J.F.	F
BARBASIO S.	I	HOEPFNER M. (Mme)	F	RAINIO T.	SF
BEHRET G.	D	HUBACEK V.	CS	RÖHRL W.	D
BISULLI	I	JANGER G.	A	ROMAOZINHO F.	P
BLOMQVIST S.	S	JODINGER S.	EAK	RUSSLING K.	A
BOCHNICEK	A	JONES T.	CDN	SMISKOL J.	USA
BOYCE W.	CDN	JUNCOSA	E	STAEPELAERE	B
CANELLAS S.	E	KALLSTROM H.	S	STAWOWIAK	PL
CARLSSON	S	KINNUNEN L.	SF	THERIER J.L.	F
CHASSEUIL G.	F	KULLANG A.	S	TOMINZ D. (Melle)	I
CLARK R	GB	LAMPINEN S.	SF	TORDOFF J.	GB
CULMBACHER	DDR	LARROUSSE G.	F	TROMBOTTO L.	I
DAHNS H.	D	LINDBERG H.	S	VERINI	I
DARNICHE B.	F	MAKINEN T.	SF	WALDEGARD B.	S
DOLK	NL	MEHTA S.	EAK	WALKER	USA
EKLUND P.	S	MIKKOLA H.	SF	WARMBOLD A.	D
FALL T.	GB	MUNARI S.	I	ZASADA S.	PL

Classement établi après / Classification established after :

Championnat du Monde : Rally Tap East African Safari

Championnat d'Europe : Rally Firestone

(les autres résultats officiels ne nous étant pas encore parvenus / the other results have not yet reached the FIA)

o ° o

- PENALITES INTERNATIONALES -  
- INTERNATIONAL PENALTIES -

Equateur / Ecuador

Levée de suspension de licence infligée par l'Automobile Club de l'Equateur aux pilotes suivants :

The following licence suspensions imposed by the Automobile Club of Ecuador have been withdrawn :

David ROMO  
Carlos ONTANEDE  
Enrique ONTANEDE  
Angel CUESTA  
Roman MALDUNADO

Cette décision a été prise par l'Automobile Club de l'Equateur ; elle est motivée par la discipline montrée par ces pilotes, après la suspension de leur licence.

This decision was taken by the Automobile Club of Ecuador and was motivated by the discipline shown by the drivers after the suspension of their licence.

Nouvelle Zélande / New Zealand

Décision par la Commission Sportive Nationale de la Nouvelle Zélande :

Decision taken by the Motorsport Association New Zealand  
NSC :

SUSPENSION : Mr. A. McCULLY, Drummond Rd. 8  
Invercargill, N.Z.

Cette décision est motivée par le fait que le pilote n'a pas payé l'amende qui lui avait été infligée pour avoir participé à des courses avec une licence périmée, et par le fait qu'il ne se soit pas soumis à un contrôle médical de la vue.

This decision was motivated by the non payment of fines imposed upon the driver for competing with an invalid licence and for failure to report for an eyesight examination.

o o o

.../...

- ANNEXE 2 A L'ANNUAIRE DU KARTING 1974 -

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE KARTING 1974

DEFINITION du CHAMPIONNAT

-----

1 - LIEU, DATE, ORGANISATION

Le Championnat du Monde de Karting 1974 se déroulera en une seule épreuve, les 10, 11, 12 et 13 Octobre 1974, sur la piste d'Estoril (env. 25 km de Lisbonne, Portugal), d'un développement de 1114 mètres.

L'adresse de l'organisateur est la suivante :

AUTOMOVEL CLUB DE PORTUGAL, Rua Rosa Araujo 24, Lisboa  
tél. 563931 / télex. 12581 ACP P / télég. Autoclub-Lisboa

2 - DISPOSITIONS GENERALES & DESIGNATION DES PILOTES

Le Championnat du Monde est ouvert aux karts de la classe A.

Les Autorités Sportives Nationales (A.S.N.) désireuses d'engager un ou plusieurs pilotes doivent en aviser l'Automobile-Club du Portugal avant le 1er Juillet 1974 au plus tard.

Le nombre d'engagés par nation est limité à six. Deux pilotes sélectionnés par leur Autorité Sportive participeront aux épreuves finales (dimanche). Les autres participants éventuels devront se qualifier pour les épreuves finales (maximum 68 pilotes).

Les noms des pilotes engagés doivent être annoncés avant le 1er Septembre 1974.

Ceux-ci devront obligatoirement posséder une licence internationale en cours de validité.

Le règlement particulier de l'épreuve devra être publié avant le 1er Juin 1974 en français et en anglais. L'attestation d'assurance (voir Art. 51 du Règlement International) devra parvenir au Secrétariat de la C.I.K. avant le 1er Août 1974.

Un dossier complet (règlements général et particulier, carte et itinéraire, liste des hôtels, moyens de transport, etc...), imprimé en deux langues (français et anglais) sera adressé à tous les engagés et à leur A.S.N.

3 - ORGANISATION DU CHAMPIONNAT

L'organisation du Championnat est placée sous la responsabilité directe de l'A.S.N. du pays organisateur. Celle-ci sera chargée

.../...

3 - (suite)

de désigner le directeur de course qui sera choisi parmi ceux admis par la C.I.K.

Cinq commissaires sportifs internationaux seront désignés pour l'épreuve par la C.I.K. Des décisions ne pourront être effectivement prises que par un collège de trois commissaires sportifs au moins.

4 - DISPOSITIONS TECHNIQUES

Le Championnat du Monde est ouvert exclusivement aux karts propulsés par des moteurs homologués par la C.I.K. en classe A (100 cm<sup>3</sup> maximum).

Les karts et les pilotes devront être en stricte conformité avec la réglementation en vigueur (Art. 37-42 du Règlement International, équipement des pilotes : selon Art. 12 du Règlement International).

Chaque pilote pourra disposer de deux châssis et de trois moteurs pour chacune des deux journées de course. Ils seront vérifiés et plombés de façon à être identifiables.

5 - DEROULEMENT DES EPREUVES

Les organisateurs mettront la piste à la disposition des pilotes à partir du 8 octobre 1974 pour des séances d'entraînement libre.

L'épreuve se déroulera selon le programme suivant :

8 et 9 Octobre

09h00 à 18h00 : - essais libres

10 Octobre

matin : - essais libres

après-midi : - vérification technique  
- essais de carburation et contrôles préalables des décibels  
- essais chronométrés

11 Octobre

: - essais de carburation et contrôles préalables des décibels  
- manches éliminatoires  
- repêchages  
- finales (3) (éliminatoires)

12 Octobre

matin : - essais libres

après-midi : - vérification technique  
- essais de carburation et contrôles préalables des décibels  
- essais chronométrés

5 - (suite)

- 13 Octobre : - essais de carburation et contrôles préalables des décibels  
- manches éliminatoires  
- repêchages  
- finales (3)  
- distribution des prix

5.1 Vérification technique

Chaque pilote est tenu de soumettre son matériel (châssis, moteurs, équipement) à un contrôle technique. Le départ sera refusé à tout pilote qui ne serait pas en ordre.

Le contrôle technique est clôturé par le début des essais chronométrés.

5.2 Déroulement des épreuves de sélection

- a) Essais libres : d'au moins 30 et au plus 60 minutes.
- b) Essais de carburation : au cours des essais de carburation, possibilité est donnée à chacun de procéder à un contrôle préalable des décibels en vue des contrôles effectifs.
- c) Essais chronométrés : les pilotes seront répartis en quatre séries (1-2-3-4) par voie de tirage au sort effectué en présence d'au moins un commissaire international de telle façon que dans chaque série ne puisse figurer qu'un seul pilote pour une même nationalité.

Les organisateurs répartiront les pilotes de manière à équilibrer le nombre de partants dans chaque série.

Les essais chronométrés seront organisés par séries, éventuellement subdivisées si les conditions particulières du circuit l'exigent.

Chaque pilote devra effectuer deux tours chronométrés précédés d'au moins un demi-tour de lancement. Sera pris en considération le temps du meilleur tour, l'autre servira à départager les éventuels ex-aequo à l'issue de cette séance d'essais.

Si ce procédé n'était pas suffisant, le directeur de course, en accord avec les commissaires sportifs, procédera à un tirage au sort.

Le chronométrage se fera au moyen d'un appareil automatique imprimeur avec une précision d'au moins 1/100<sup>e</sup> de seconde.

d) Composition des Groupes

A l'issue des essais chronométrés, il sera constitué 4 nouveaux groupes (A - B - C - D). Les pilotes seront répartis dans ces groupes de la manière suivante :

.../...

5.2 d) (suite)

Le pilote ayant obtenu le meilleur temps aux essais chronométrés partira dans le groupe A, le 2ème dans le groupe B, le 3ème dans le groupe C, le 4ème dans le Groupe D, puis le 5ème dans le groupe A, le 6ème dans le groupe B, etc...

e) Eliminatoires

Chacun des quatre groupes ci-dessus mentionnés courra contre les autres groupes, c'est-à-dire :

A	contre	B
C	contre	D
C	contre	B
D	contre	B
D	contre	A
C	contre	A

soit au total 6 manches

Chaque manche aura une longueur d'environ 15 km et les points seront attribués comme suit :

au 1er	:	0 point
au 2ème	:	2 points
au 3ème	:	3 points

et ainsi de suite, par progression croissante d'un point.

Tout pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, et même s'il n'a pas terminé la manche, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

Si un pilote ne pouvait disputer une des manches (avarie de moteur, etc...) il lui serait crédité le même nombre de points plus un qu'au dernier classé de la manche en question.

En cas d'ex-aequo entre deux ou plusieurs pilotes, ils seraient départagés en fonction de leur classement aux essais chronométrés.

A l'issue des éliminatoires, les 25 premiers du classement seront qualifiés pour les finales.

f) Manche(s) de repêchage(s) et de classement

Tous les pilotes non qualifiés pourront participer à la(les) manche(s) de repêchage(s) de 15 km. Les cinq premiers seront qualifiés pour les finales.

g) Finales

.../...

## 5.2 g) (suite)

Trente pilotes disputeront trois finales de 20 à 21 km chacune, séparées par un intervalle d'au moins 20 minutes.

Pour le classement de ces manches-finales, les pilotes seront crédités de "x" points, selon le barème des éliminatoires. Le classement sera établi sur la base des deux meilleures finales. En cas d'ex-aequo après l'addition des deux meilleures finales, il sera tenu compte du résultat du classement à l'issue des éliminatoires.

Seront qualifiés pour la deuxième journée (épreuves finales) un nombre de pilotes qui, ajouté au nombre de pilotes pré-sélectionnés par leur autorité, atteindra le chiffre imposé, soit 68 participants.

Le classement définitif des pilotes ayant participé aux épreuves de sélection du vendredi sera établi comme suit :

- Premier : Le pilote qui aura totalisé le plus petit nombre de points.
- Suivront : Tous les pilotes, selon l'ordre croissant des points totalisés.

## 5.3 Déroulement des épreuves finales

Participeront aux épreuves finales, un maximum de 68 pilotes, y compris ceux qualifiés automatiquement par leur A.S.N.

a) Contrôle technique : Samedi 12 Octobre 1974 pour les pilotes pré-sélectionnés et les pilotes qualifiés à l'issue de la première journée.

Les châssis et les moteurs seront vérifiés et plombés de façon à être identifiables.

b) Essais libres : d'au moins 30 et au plus 60 minutes.

c) Essais de carburation : au cours des essais de carburation, possibilité est donnée à chacun de procéder à un contrôle préalable des décibels en vue des contrôles effectifs.

d) Essais chronométrés : les pilotes seront répartis en quatre séries (1 - 2 - 3 - 4) par voie de tirage au sort effectué en présence d'au moins un commissaire international de telle façon que dans chaque série ne puisse figurer qu'un seul pilote pour une même nationalité, pour autant que cela soit possible.

Si un pays classe moins de quatre pilotes, les organisateurs répartiront ces pilotes de manière à équilibrer le nombre de partants dans chaque série.

5.3 d) (suite)

Les essais chronométrés seront organisés par séries, éventuellement subdivisées, si les conditions particulières du circuit l'exigent.

Chaque pilote devra effectuer deux tours chronométrés, précédés d'au moins un demi-tour de lancement. Sera pris en considération le temps du meilleur tour ; l'autre servira à départager les éventuels ex-aequo à l'issue de cette séance d'essais.

Si ce procédé n'était pas suffisant, le directeur de course, en accord avec les commissaires sportifs, procédera à un tirage au sort.

Le chronométrage se fera au moyen d'un appareil automatique imprimeur avec une précision d'au moins 1/100 è de seconde.

e) Composition des groupes

A l'issue des essais chronométrés, il sera constitué 4 nouveaux groupes (A - B - C - D). Les pilotes seront répartis dans ces groupes de la manière suivante :

Le meilleur temps des essais chronométrés partira dans le groupe A, le 2ème dans le groupe B, le 3ème dans le groupe C, le 4ème dans le groupe D, puis le 5ème dans le groupe A, le 6ème dans le groupe B, etc...

f) Eliminatoires

Chacun des quatre groupes ci-dessus mentionnés courra contre les autres groupes, c'est-à-dire :

A	contre	B
C	contre	D
C	contre	B
D	contre	B
D	contre	A
C	contre	A

soit au total, 6 manches

Chaque manche aura une longueur d'environ 15 km et les points seront attribués comme suit :

au 1er	0 point
au 2ème	2 points
au 3ème	3 points

et ainsi de suite par progression croissante d'un point.

.../...

5.3 f) (suite)

Tout pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, et même s'il n'a pas terminé la manche, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

Si un pilote ne pouvait disputer une des manches (avarie de moteur, etc...) il lui serait crédité le même nombre de points plus un qu'au dernier classé de la manche en question.

En cas d'ex-aequo entre deux ou plusieurs pilotes, ils seraient départagés en fonction de leur classement aux essais chronométrés.

A l'issue des éliminatoires, les 25 premiers du classement seront qualifiés pour les finales.

g) Manche(s) de repêchage(s) et de classement

Tous les pilotes non qualifiés pourront participer à la(les) manche(s) de repêchage(s) de 15 km. Les cinq premiers seront qualifiés pour les finales.

h) Finales

Trente pilotes disputeront trois finales de 20 à 21 km chacune, séparées par un intervalle d'au moins 20 minutes.

Pour le classement de ces manches-finales, les pilotes seront crédités de "x" points, selon le barème des éliminatoires. Le classement sera établi sur la base des deux meilleures finales. En cas d'ex-aequo après l'addition des deux meilleures finales, il sera tenu compte du résultat du classement à l'issue des éliminatoires.

6 - POSITIONS DE DEPART

(épreuves de sélection et épreuves finales)

6.1 Manches éliminatoires

Selon le classement à l'issue des essais chronométrés.

6.2 Repêchage(s)

Selon le nombre total de points obtenus dans les manches éliminatoires.

6.3 Première finale

Selon le nombre total de points obtenus dans les manches éliminatoires pour les qualifiés. Les pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la (des) manche(s) de repêchage(s). En cas d'ex-aequo, les temps des essais chronométrés seront déterminants.

.../...

#### 6.4 Deuxième finale

Pour la deuxième finale, les positions de départ seront déterminées par les résultats de la première.

#### 6.5 Troisième finale

Selon le total des points obtenus dans la première et la deuxième finale. En cas d'ex-aequo après l'addition des deux meilleures finales, il sera tenu compte du résultat du classement à l'issue des éliminatoires.

### 7 - CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT DU MONDE

Le pilote qui aura totalisé le plus petit nombre de points sera déclaré Champion du Monde de Karting 1974. Suivront tous les autres pilotes selon l'ordre croissant des points totalisés, d'abord les participants à l'épreuve finale, ensuite les pilotes ayant participé à l'épreuve de sélection mais ne s'étant pas qualifiés pour l'épreuve finale.

### 8 - AUTRES DISPOSITIONS

#### 8.1 Pilotes doublés

Le pilote qui serait doublé durant les quatre premiers tours poursuivra l'épreuve. Par contre, tout pilote doublé, pour quelque raison que ce soit, à partir du 5ème tour se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il rejoindra obligatoirement son stand et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

Tout pilote n'obtempérant pas aux ordres donnés par le drapeau bleu et rouge sera exclu de l'épreuve au moyen du drapeau noir avec son numéro.

#### 8.2 Publicité

La publicité, s'il y en a, devra être faite conformément à l'article 127 du Code Sportif International.

#### 8.3 Passage en douane

Chaque pilote se renseignera auprès de son Automobile-Club pour connaître les formalités.

### 9 - RECLAMATIONS

Les réclamations ne peuvent être présentées que par un pilote participant à l'épreuve. Elles devront être remises sous forme écrite dans les 10 minutes qui suivent l'affichage du classement officiel, au directeur de course ou à son adjoint, accompagnées

.../...

9 - (suite)

d'une caution d'une valeur de F.S. 100. A défaut du directeur de course ou directeur adjoint, elles doivent être présentées aux commissaires sportifs de l'épreuve, ou à l'un d'entre eux. La caution sera remboursée au cas où la réclamation serait jugée fondée.

Le jugement rendu par les commissaires sportifs, conformément aux articles 168-176 du Code Sportif International, sera définitif, sauf pour les cas d'appel national et international prévus au Code Sportif International (articles 178-182).

10 - FONDS DE PRIX

Chaque A.S.N. ayant inscrit un ou plusieurs pilotes au Championnat du Monde versera une somme de F.S. 100 à la F.I.A. pour alimenter le fonds de prix récompensant ce Championnat. Outre les prix de la F.I.A., des récompenses seront distribuées par les organisateurs à l'issue de l'épreuve.

11 - RESERVES

Les organisateurs se réservent le droit de supprimer la manifestation au cas où, lors de la clôture des engagements, le nombre des inscriptions se révélerait inférieur à 24. L'annulation de l'épreuve peut également être décidée dans un cas de force majeure. L'interruption ou l'arrêt définitif de l'épreuve peut être décidé également dans un cas de force majeure, par le directeur de course ou les commissaires sportifs internationaux sans obligation d'indemnisation.

Les organisateurs se réservent également le droit de modifier le programme et d'émettre, avant le début de l'épreuve et en accord avec les commissaires sportifs internationaux, des prescriptions complémentaires, à condition qu'elles soient émises en français et en anglais.

Les organisateurs veilleront à ce que chaque participant soit informé à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

Seul le texte français fait foi.

Lausanne, Mars 1974.

° °

- ANNUAIRE DU KARTING 1974 -

L'annuaire du Karting 1974 est paru et est disponible aux Bureaux de la FIA, 8 Pl. de la Concorde, 75008, Paris

au prix de FF 3,50 pièce, payables à la commande.

° °

- APPENDIX 2 TO THE 1974 KARTING YEARBOOK -

REGULATIONS OF THE 1974 WORLD KARTING CHAMPIONSHIP

DEFINITION OF THE CHAMPIONSHIP

=====

1 - PLACE, DATE, ORGANIZATION

The 1974 World Karting Championship will take place in a single event, on October 10th, 11th, 12th and 13th, 1974 on the track of Estoril (Portugal) (approx. 25 km from Lisboa), the length of which is 1 114 metres.

The address of the organizer is the following :

AUTOMOVEL CLUB DE PORTUGAL, Rua Rosa Araujo 24, Lisboa  
tel. 563931 telex 12581 ACP P telegr. Autoclub-Lisboa

2 - GENERAL PROVISIONS AND NOMINATION OF DRIVERS

The World Championship is open to karts of class A.

The National Sporting Authorities (NSAs) wishing to enter one or several drivers in the Championship must notify the Automobile Club of Portugal no later than 1st July, 1974.

The number of entrants is limited to 6 per country. Two drivers selected by their NSA will enter the final events (on Sunday). The other possible entrants will have to qualify for the finals (maximum 68 drivers).

The name of the drivers entered must be announced before September 1st, 1974.

Those drivers must compulsorily hold a valid international licence.

The supplementary regulations of the event must be issued in French and English, before 1st June, 1974. The attestation of insurance (see Art. 51 of the International Regulations) must reach the CIK Secretariat before 1st August, 1974.

A complete dossier (general and supplementary regulations, map and routes, list of hotels, means of transportation, etc.) printed in two languages (French and English) must be sent to all entrants and their NSA.

3 - ORGANIZATION OF THE CHAMPIONSHIP

The organization of the Championship is under the direct care of the NSA of the organizing country. This NSA will have the onus of appointing the Clerk of the Course who will be chosen among

.../...

3 - contd.

those retained by the C.I.K.

The C.I.K. will nominate five International sporting stewards for the event. Decisions shall be actually taken only by a college of at least three sporting stewards.

4 - TECHNICAL PROVISIONS

The World Championship is open solely to karts with engines recognized by the C.I.K. in class A (maximum : 100 cc).

Karts and drivers must be in strict compliance with the current international regulations (Art. 37-42 of the International Regulations, drivers' equipment : according to Art. 12 of the International Regulations).

Each driver may dispose of two chassis and three engines for each of the two race days. They will be checked and sealed in such a way as to be identifiable.

5 - RUNNING OF THE EVENTS

The organizers will place the track at the drivers' disposal as from 8th October, 1974, for free practice sessions.

The race will be held as follows :

8th & 9th October

from 9.00 a.m. to 6 p.m. - free practice

10th October

morning - free practice  
afternoon - scrutineering  
- carburation tests and preliminary  
decibel controls  
- timed practice

11th October

- carburation tests and preliminary  
decibel controls  
- elimination heats  
- re-runs  
- finals (3) (elimination heats)

12th October

morning - free practice  
afternoon - scrutineering  
- carburation tests and preliminary  
decibel controls  
- timed practice

5 - contd.

13th October

- carburation tests and preliminary decibel controls
- elimination heats
- re-runs
- finals (3)
- prize giving

### 5.1 Scrutineering

All drivers are required to submit their material (chassis, engines, and the equipment) to a scrutineering. No order to start will be given to a driver who is not in order.

The scrutineering finishes with the start of the timed practice.

### 5.2 Running of the selection events

- a) Free trials : of at least 30 and at most 60 minutes
- b) Carburation tests : during the carburation tests, all drivers will have the possibility to carry out a previous decibel control in preparation for the actual controls.
- c) Timed practice : the drivers will be divided into four series (1 - 2 - 3 - 4) by means of drawing lots executed in the presence of at least one international Steward, so that there could be only one driver of a same nationality in each series.

The organizers will divide them so as to balance the number of entrants in each series.

The timed trials will be run in series which may eventually be subdivided if required by the particular conditions of the circuit.

Each driver will have to complete two timed laps preceded by at least one half of a warming-up lap. The time of the best lap will be taken into account, the other one will help to decide between the possible ties at the end of this trial session.

If this method is not sufficient, the clerk of the course, with the sporting stewards' agreement will draw lots.

The times will be recorded by means of an automatic timing and recording apparatus, precise to the 100th of a second at least.

- d) Composition of the Groups : At the end of the timed practice, 4 new groups will be constituted (A - B - C - D). The drivers will be divided as follows :

The driver who has won the best qualification in the timed practice will start in Group A, the 2nd in Group B, the 3rd in Group C, the 4th in Group D, then the 5th in Group A, the 6th in Group B, etc.

.../...

5.2 contd.

e) Elimination heats : Each of the four groups mentioned here-  
above will compete with the other groups,  
i.e. :

A     versus     B  
C     versus     D  
C     versus     B  
D     versus     B  
D     versus     A  
C     versus     A

which means a total of 6 heats

The length of each heat will be approximately 15 km and the  
points scale will be as follows :

1st : 0 point  
2nd : 2 points  
3rd : 3 points

and so on, with a regular increase of one point.

Any driver who does not cover the total number of laps of a  
heat, and even if he has not completed that heat, will be  
classified according to his actual number of laps.

If a driver has not been able to compete in one of the heats  
(mechanical troubles, etc.) he will be granted the same number  
of points plus one as the driver classified last in the heat  
concerned.

In case of a tie between two or several drivers, consideration  
should be given to the times recorded for each of them in the  
timed practice.

At the end of the elimination events, the first 25 drivers will  
be qualified for the finals.

f) Second-chance and classification heat(s)

All drivers who have not qualified for the final will run the  
second-chance heat(s) on a distance of 15 km. The first five  
drivers will be qualified for the finals.

g) Finals

Thirty drivers will run 3 finals on a distance of 20 to 21 km  
each, separated by an interval of at least 20 minutes.

For the classification of these final-heats, drivers will be  
granted "x" points, according to the point scale of the  
elimination heats. The classification will be established on

.../...

5.2 g) contd.

the basis of the best two finals. In case of a tie after the adding up of the results of the best two finals, the result of the classification at the end of the elimination heats will be determining.

Will be qualified for the second day (final events) a number of drivers, which, with the addition of the drivers pre-selected by their authority will reach the figure required, i.e. 68 entrants.

The final classification of the drivers having participated in the selection events of Friday will be established as follows :

First : the driver who has the smallest total of points  
Followed by : all the other drivers, according to the increasing order of the points they have totalized.

5.3 Running of the final events

A maximum of 68 drivers, including the drivers automatically qualified by their NSA will participate in the finals.

a) Scrutineering : Saturday 12th October 1974, for the pre-selected drivers, and those qualified after the first day.

Chassis and engines will be checked and sealed so as to be identifiable

b) Free practice : of at least 30 and at most 60 minutes

c) Carburation tests : during the carburation tests, all drivers will have the possibility to carry out a preliminary decibel control in preparation for the actual controls.

d) Timed practice : the drivers will be divided into four series (1 - 2 - 3 - 4) by means of drawing lots, executed in the presence of at least one of the international stewards, in such a way as to have only one driver of a same nationality appearing in each series, as far as this is possible.

If a country classifies less than 4 drivers, the organizers will divide them so as to balance the number of entrants in each series.

The timed trials will be run in series which may eventually be subdivided if required by the particular conditions of the circuit.

Each driver will have to complete two timed laps preceded by at least one half of a warming-up lap. The time of the best lap will be taken into account, the other one will help to decide between the possible ties at the end of this trial session.

.../...

5.3 d) contd.

If this method is not sufficient, the clerk of the course, with the sporting stewards' agreement, can draw lots.

The times will be recorded by means of an automatic timing and recording apparatus, precise to the 100th of a second at least.

e) Composition of the Groups

At the end of the timed practice, 4 new groups will be constituted (A - B - C - D). The drivers will be divided in these groups as follows :

The best time of the timed practice will start in Group A, the 2nd in Group B, the 3rd in Group C, the 4th in Group D, then the 5th in Group A, the 6th in Group B, etc.

f) Elimination heats

Each of the 4 above-mentioned groups will compete with the other groups, i.e. :

A	versus	B
C	versus	D
C	versus	B
D	versus	B
D	versus	A
C	versus	A

which means a total of 6 heats

Each heat will be approximately 15 km-long and points will be granted as follows :

1st	:	0 point
2nd	:	2 points
3rd	:	3 points

and so on, with a regular increase of one point.

Any driver who has not covered the total number of laps of a heat and even if he does not complete the heat, will be classified according to his actual number of laps.

If a driver is not able to compete in a heat (mechanical troubles, etc.), he will be granted the same number of points plus one as the driver classified last in the heat in question.

In case of a tie between two or several drivers, consideration will be given to their classification in the timed trials.

At the end of the elimination heats, the first 25 drivers classified will qualify for the finals.

.../...

5.3 contd.

g) Second-chance and classification heat(s)

All competitors who have not qualified for the final may run the second-chance heat(s) on a distance of 15 km. The first five drivers will be qualified for the finals.

h) Finals

Thirty drivers will run 3 finals on a distance of 20 to 21 km each, separated by an interval of at least 20 minutes.

For the classification of those final heats, drivers will be granted "x" points according to the point scale of the elimination heats. The classification will be established on the basis of the best two finals. In case of a tie, after the adding up of the results of the best two finals, the result of the classification at the end of the elimination heats will be determining.

6 - STARTING POSITION

(selection and final events)

6.1 Elimination heats

According to the results of the timed trials.

6.2 Second-chance heat(s)

According to the total number of points obtained in the elimination heats.

6.3 First final

According to the total number of points obtained in the elimination heats for the qualified drivers. The drivers of the second-chance heat(s) will start in the last positions according to their classification in the second-chance heat(s). In case of a tie, results of the timed trials will be determining.

6.4 Second final

For the second final, starting positions will depend on the results of the first one.

6.5 Third final

According to the total number of points obtained in the first and the second finals. In case of a tie after the adding-up of the best two finals the result of the classification at the end of the elimination heats will be determining.

## 7 - FINAL CLASSIFICATION OF THE WORLD CHAMPIONSHIP

The driver who has the lowest total of points will be declared 1974 World Karting Champion. All the other drivers will follow, according to the increasing order of the total of points ; first those who have run the final event, then those who have run the selection event without qualifying for the final event.

## 8 - OTHER PROVISIONS

### 8.1 Overtaking

Any driver who would be overtaken during the first four laps will remain in the race. On the contrary, any driver overtaken whatever the reason, as from the 5th lap, will be shown the blue and red flag (double diagonal) with his number ; he will compulsorily go back to his pit and will be classified according to his actual number of laps.

Any driver who does not obey the orders given by means of the blue and red flag will be excluded from the event by means of the black flag with his number.

### 8.2 Advertising

Advertising, if any, should be made in conformity with Art. 127 of the International Sporting Code.

### 8.3 Customs Procedures

All drivers will contact their National Sporting Authority to know the procedure.

## 9 - PROTESTS

Protests can only be lodged by a driver actually entering the event. They must be submitted in written form, within 10 minutes following the posting of the officious classification to the clerk of the course or his assistant, with a deposit worth 100 Sw. Frs. In the absence of the clerk of the course or his assistant, they must be submitted to the sporting stewards of the event, or to one of them.

The deposit will be reimbursed if the protest is judged founded.

The decision of the sporting stewards, in compliance with Articles 168-176 of the International Sporting Code, will be final except in cases of national and international appeals provided for in Articles 178-182 of the International Sporting Code.

## 10 - PRIZE FUND

Each National Sporting Authority having entered one or several

.../...

10 - contd.

drivers in the World Championship will pay the FIA the sum of Sw.Frs. 100 to feed the prize fund of this Championship.

In addition to the FIA prizes, rewards will be offered by the organizers of each event.

11 - RESERVES

The organizers reserve their right of cancelling the event if the number of entries is inferior to 24 at the closing date for entries. The cancelling of the event may also be decided in a case of absolute necessity. The break, or the definitive stopping of an event, may also be decided in a case of absolute necessity by the clerk of the course or the international sporting stewards without any obligation of compensation.

The organizers also reserve their right of modifying the program and of issuing, before the event begins, and with the International stewards' agreement, complementary provisions on condition that they are written in French and English.

The organizers will make sure that entrants are informed in time of any eventual modifications or additions which have been made to the regulations.

The French text should be considered as the authentic version.

Lausanne, March 1974.

°  
° °

- 1974 KARTING YEAR BOOK -

The 1974 Karting Yearbook has been published and is available at the FIA offices, 8 Pl. de la Concorde, 75008 PARIS,

at the price of 3.50 FF each, payable when ordering.

°  
° °

YL/MG

Mai/May 1974

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1974

CIRCULAIRE N° 4

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Classe</u>	<u>Epreuve</u>	<u>Organisateurs</u>
<u>MAI</u> 12	GB	A	Match GB - NL	J. Hepper. Bristol Gazelle K.C. 40 Larksleaze Rd. Longwell Green. BRISTOL (GB)
25/26	CH	A	Rencontre Suisse-Allemagne-France à Neuchatel	A.C.S. 9 Avenue de Rumine. 1005 LAUSANNE (CH) tél. (021) 22 27 88
26	F	A	6 Heures Internationales de Paris à Thiverval	A.S.K. Star Champ de Mars. M. G. Dagneaux. 12 rue St. Victor. 75005 PARIS (F)

-----

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

---

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1974

-----

CIRCULAIRE N° 5

CATEGORIES	(	I+	Epreuves Internationales Libres / Full International Events					
		I	Epreuves Internationales / International Events					
Formule 1	F1	Grand Tourisme	GT3	Formule Super V	F/SV	Formule Tasman		F/T
Formule 2	F2	Grand Tourisme Spécial	GT4	Formule Ford	F/F	Formules A-B-C	F/A; F/B; F/C	
Formule 3	F3	Sport	SP5	Formule India.	F/INDY	Formules 5000		F/5000
Tourisme	T1	Course bi-place	2S7	Formule Libre	F/L	Stock Cars		T/SC
Tourisme Spécial	T2	Formule V	F/V	Formule Renault	F/R	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>
17 Mars	I	F	Coupes de l'ASACIF	Annulé / Cancelled
28 Avr.	I	F	Coupes de l'USA	Annulé / Cancelled
5 Mai	I+	S	Mantorp Park (Championnat d'Europe pour Voitures de Tourisme)	Annulé / Cancelled
5 Mai	I	YV	San Carlos F/F	Nouvelle inscription / New entry
11/12 Mai	I	F	Grand Prix de Paris	Annulé / Cancelled
18/19 Mai	I	F	Mobil Run - Paul Ricard	Nelle date : 28/29 MAI
23 Mai	I	F	3 Heures Porsche - Le Mans (GT3, GT4)	Nelle inscription / New entry

.../...

## Epreuves Vitesse s/ Circuits 2.-

27 Mai	I	GB	Silverstone F/V	Nelle inscr./New entry. Org. BRDC, 9 Down St. London W1Y 8ES. tel. 01.499.8737
27 Mai	I	GB	Oulton Park	Suppression F 3 - Addition Formula Atlantic
9 Juin	I+	I	Mugello (Championnat d'Europe 2 L)	Nelle date : 21/22 SEPTEMBRE
9 Juin	I+	S	G.P. Suède - Anderstorp (Championnat du Monde de F1)	Nelle appellation : TEXACO GP Sweden- Anderstorp
16 Juin	I+	I	Coppa Florio	Nelle date : 9 JUIN. Nouv.Nom : Targa Florio
22 Juin	I+	NL	GP NEDERLAND (Chpt. du Monde F1)	Nelle date : 23 JUIN.
23 Juin	I	GB	Mallory Park (Formula Atlantic)	Nelle inscr./New entry. Org. B.R.S.C.C. Midland.
30 Juin	I+	A	1000 Km Österreichring (Championnat du Monde des Marques)	Adjonction : F/SV
6 Juil.	I	F	Dijon (T1, GT3)	Nelle inscr. / New entry
7 Juil.	I+	CDN	Trans - Am Sanair	Nelle date : 9 JUIN
14 Juil.	I+	USA	Watkins Glen (Can-Am Championship)	Addition : F/SV
25 Août	I+	USA	Road America (Can-Am Championship)	Addition : F/SV
6 Oct.	I+	F	Coupes du Salon	Annulé / Cancelled
13 Oct.	I+	F	1000 KM de Paris	Annulé / Cancelled

---



---

 COURSES DE COTE - AUTOCROSS - RALLYCROSS - SLALOMS & DRAGSTERS
 

---

27/28 Avril	F		Autocross Vic Fezensac 2-CV Cross	Nelle inscription / New entry
4/5 Mai	F		Course de côte Bourbach Le Haut	Nelle date : 1er MAI
18/19 Mai	F		Course de côte Bayard Gleize	Nelle date : 1/2 JUIN

suite Courses de Côte, Autocross, Rallycross, Slaloms & Dragsters - 3 -

19 Mai	P	Prix de la Serra da Estrela (Championnat d'Europe de la Montagne)		Annulé / Cancelled
8/9 Juin	F	Autocross St Amand Les Eaux	2 CV Cross	Nelle inscription / New entry
22/23 Juin	F	Autocross Merlebach	2 CV Cross	- do -
7 Juil.	I	Course de côte Cesana Sestrière remplacée par la Copa Sila à la date du 7 Juillet. (Championnat d'Europe de la Montagne) / Cesana Sestriere annulé/cancelled		
20/21 Juil.	F	Autocross Pont de Ruan	2 CV Cross	Nelle inscription / New entry
21/22 Sept.	F	Autocross Le Creusot	2 CV Cross	Nelle inscription / New entry

R A L L Y E S

5/6 Janv.	D	Rallye Mainz		Nelle date : 27/28 JUILLET
5/7 Avril	D	Rallye Interwest		Nelle date : 5/6 OCTOBRE
19/21 Avril	MC	Rallye Monte Carlo Junior MJC		Annulé / Cancelled
27/28 Avril	D	Oris-Rallye		devient/becomes National
15/16 Juin	D	Rudolf Diesel Rallye		Annulé / Cancelled
31 Août/7 Sept.	B	Rallye Liège Moscou		Annulé / Cancelled
3/19 Oct.	D	Tour d'Europe		Nouvel organisateur : Privater Motorsport Club. D 3000 Hannover. Leisewitzstr 43

° ° °

Adresse exacte du BRITISH AUTOMOBILE RACING CLUB (réf. N° 371 ; Liste des épreuves inscrites au Calendrier de la FIA de l'Annuaire du Sport Automobile), page 97 section blanche.

B.A.R.C.  
Thrupton Motor Racing Circuit  
THRUXTON, Nr. Andover, Hants  
(Grande-Bretagne)

-----