

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

---

B U L L E T I N S P O R T I F

.....

N° 86 - Septembre 1974

-----

S O M M A I R E

	<u>Page</u>
- Décision du Tribunal d'Appel de la FIA du 17 Septembre 1974, relative à l'appel interjeté par l'Automobile Club d'Italie pour le compte de la Société Ferrari .....	1
Classement définitif du Grand Prix de Grande-Bretagne .....	2
Classement du Championnat du Monde après le Grand Prix d'Italie et après le jugement du Tribunal d'Appel de la FIA du 17/9/1974 .....	2
- Championnat d'Europe de la Montagne 1975 .....	3
- Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs 1975 .....	5
- Nouvelle utilisation du drapeau blanc .....	8
- Banderoles publicitaires .....	8
- Résultats définitifs des Championnats de la FIA 1974 :	
Championnat d'Europe de la Montagne 1974 .....	17
Trophée d'Europe de la Montagne 1974 (Div. A, Gr. 1 à 4) ..	18
Trophée d'Europe de la Montagne 1974 (Div. B, Gr. 5 & 7) ..	19
Championnat d'Europe des Voitures de Grand Tourisme 1974 ..	20
Coupe des Voitures de Grand Tourisme 1974 .....	20
- Liste des Pilotes de Rallyes Prioritaires .....	21
- Liste Additionnelle d'Homologations 1974/9 .....	22
- Activités de la C.I.K. ....	27
- Calendrier International du Karting 1974 - Circulaire N° 9	
- Calendrier Sportif International 1974 - Circulaire N° 9	

C O N T E N T S

	<u>Page</u>
- Decision of the FIA Court of Appeal, of September, 17th, 1974, regarding the appeal lodged by the Automobile Club of Italy on behalf of the Ferrari Firm .....	9
Final classification of the British Grand Prix .....	10
Classification of the World Championship after the Italian Grand Prix and the Judgment pronounced by the FIA Court of Appeal on 17/IX/1974 .....	10 & 11
- European Hill Climb Championship 1975 .....	11
- European Rally Championship for Drivers 1975 .....	13
- New use of the White Flag .....	15
- Advertising banners .....	15 & 16
- Final Results of the 1974 FIA Championships :	
1974 European Hill Climb Championship .....	17
1974 European Hill Climb Trophy - Division A (Gr. 1 to 4) .....	18
1974 European Hill Climb Trophy - Division B (Gr. 5 & 7) .....	19
1974 European Championship for Grand Touring Cars .....	20
1974 Grand Touring Cars Cup .....	20
- List of Seeded Rally Drivers .....	21
- Additional Recognition List 1974/9 .....	22
- Activities of the C.I.K. ....	28
- 1974 International Karting Calendar - Circular n° 9 .....	
- 1974 International Sporting Calendar - Circular N° 9 .....	

- DECISION DU TRIBUNAL D'APPEL DE LA FIA DU 17 SEPTEMBRE 1974,  
RELATIVE A L'APPEL INTERJETE PAR L'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIE  
POUR LE COMPTE DE LA SOCIETE FERRARI -

Le TRIBUNAL D'APPEL INTERNATIONAL,

Après avoir entendu les parties et leurs conseils en leurs explications,

Après avoir examiné les documents produits,

Après en avoir délibéré,

Jugeant en dernier ressort,

Considérant que l'Appel interjeté par l'Automobile Club d'Italie pour la firme Ferrari est recevable,

Considérant qu'il résulte des documents produits et des déclarations concordantes des parties que la voiture Ferrari N° 12, pilotée par Niki Lauda, le 20 Juillet 1974 au Grand Prix de Grande-Bretagne (John Players Grand Prix) a été irrégulièrement arrêtée à la fin de son 74 ème tour par un officiel muni du drapeau rouge et qu'elle a, dans ces conditions, été empêchée de franchir les quelque trente derniers mètres qui la séparaient encore de la ligne d'arrivée et de terminer ainsi la course,

Considérant qu'un aussi bref parcours eût été accompli en toutes circonstances sauf l'arrêt imposé à Lauda qui lui a interdit de terminer à la 5ème place,

Considérant que le document essentiel établi par les Commissaires de la course sous la signature du secrétaire des stewards du Royal Automobile Club de Grande-Bretagne, J.P. Izod, relate et confirme que sans l'arrêt sus-mentionné, Lauda eût obtenu ce classement,

Considérant qu'en raison des faits précis de la présente espèce, il échet conformément aux Articles 171 d et 186 du Code Sportif International, de décider que sans l'irrégularité d'emploi du signal d'arrêt absolu matérialisé par le drapeau rouge brandi dans la zone des stands, l'obstruction de la piste de sortie des stands par une voiture publicitaire et le barrage constitué par une cordelette empêchant les pilotes de reprendre cette piste alors que celle-ci eût dû rester libre en tout état de cause, Lauda eût terminé 5ème de l'épreuve,

Considérant que toutes autres prétentions des parties sont rejetées,

Considérant que la Commission Sportive Internationale est chargée de tirer toutes les conséquences de la présente décision notamment pour l'établissement du classement définitif de l'épreuve resté jusqu'à présent provisoire conformément à l'Article 174 du Code Sportif International, ainsi que pour ceux du Championnat du Monde des Conducteurs et de la Coupe Internationale des Constructeurs de Formule 1,

Considérant qu'il convient de restituer à l'appelant sa caution et de dire qu'il appartient au Royal Automobile Club de Grande-Bretagne d'assumer les frais et charges résultant de l'instance et de l'appel entrepris,

PAR CES MOTIFS,

Déclare l'Appel de l'Automobile Club d'Italie pour Ferrari recevable,

Dit et Juge que sans l'irrégularité d'emploi du drapeau rouge dans la zone des stands et sans obstruction de la piste de sortie qui eût dû rester libre, Lauda eût franchi en toutes circonstances les quelque trente derniers mètres qui le séparaient de la ligne d'arrivée et se fut classé 5ème de l'épreuve,

Dit et Juge que la C.S.I. devra tirer toutes les conséquences de la présente décision, notamment pour l'établissement du classement définitif de l'épreuve resté jusqu'à présent provisoire conformément à l'Article 174 du Code Sportif International, ainsi que pour ceux du Championnat du Monde des Conducteurs et de la Coupe Internationale des Constructeurs de Formule 1,

Dit et Juge que la caution de l'appelant lui sera restituée et qu'il appartient au Royal Automobile Club de Grande-Bretagne d'assumer les frais et charges résultant de l'instance et de l'appel entrepris,

Fait et Rendu à Paris,

au Siège de la F.I.A.

Le Mardi 17 Septembre 1974

MM. Jacques LOSTE, Président du Tribunal	(France)
Marc GOOR, Juge	(Belgique)
Vagn LOFT, Juge	(Danemark)
Joachim TIETSCH, Juge	(R.F. Allemande)
Thomas R. WEBB, Juge	(U.S.A.)

- Classement définitif du Grand Prix de Grande-Bretagne -

1. Jody SCHECKTER	9 points
2. Emerson FITTIPALDI	6 points
3. Jacky ICKX	4 points
4. Clay REGAZZONI	3 points
5. Niki LAUDA	2 points
6. Carlos REUTEMANN	1 point
7. Denny HULME	
8. Tom PRYCE	
9. Carlos PACE	
10. Ronnie PETERSON	

- Classement du Championnat du Monde après le Grand Prix d'Italie et après le jugement du Tribunal d'Appel de la FIA du 17/9/1974 -

1. Clay REGAZZONI	46 points
2. Jody SCHECKTER	45 points
3. Emerson FITTIPALDI	43 points
4. Niki LAUDA	38 points
5. Ronnie PETERSON	31 points
6. Carlos REUTEMANN	23 points
7. Denny HULME	19 points

etc...

o o

.../...

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1975 -

Les modifications par rapport au règlement 1974 sont soulignées dans le texte.

Art. 1 Dispositions Générales

Il y aura en 1975 un Championnat d'Europe de la Montagne réservé aux Conducteurs. Il sera également attribué un Trophée FIA de la Montagne comme indiqué à l'Art. 4.

Les prescriptions générales sont intégralement respectées pour ce Championnat, sauf en ce qui concerne les articles 7 et 9.

Art. 2 Voitures admises

Les voitures seront réparties par catégorie comme indiqué ci-après. Il n'y aura aucune limitation de cylindrée.

A) Voitures de série (groupes 1 et 3)

B) Voitures spéciales (groupes 2 et 4)

C) Voitures de Sport (groupes 5 et 7)

Les véhicules de course bi-places (groupe 7) qui participent au Championnat sont soumises aux limites de poids du Groupe 5, telles que prévues à l'Art. 268 de l'Annexe J de la FIA.

Les monoplaces des Groupes 8 et 9, bien que pouvant être admises par les organisateurs pour les diverses manches, ne seront pas prises en considération pour le Championnat d'Europe de la Montagne.

Les classes de cylindrée suivantes seront obligatoirement ouvertes pour chacune des manches du Championnat. L'organisateur est libre d'ouvrir les classes supplémentaires qui lui sembleraient nécessaires :

<u>Catégories A et B</u>	:	jusqu'à	1000	cm <sup>3</sup>	
			1001 à	1300	cm <sup>3</sup>
			1301 à	1600	cm <sup>3</sup>
			1601 à	2000	cm <sup>3</sup>
			2001 à	3000	cm <sup>3</sup>
			plus de	3000	cm <sup>3</sup>

<u>Catégorie C</u>	:	jusqu'à	1300	cm <sup>3</sup>	
			1301 à	2000	cm <sup>3</sup>
			2001 à	3000	cm <sup>3</sup>
			plus de	3000	cm <sup>3</sup>

Pour toutes les voitures, la propulsion par quatre roues est interdite.

### Art. 3 Caractéristiques des épreuves

Les épreuves qualificatives pour le Championnat d'Europe de la Montagne seront désignées chaque année par la C.S.I.

Les épreuves qualificatives seront disputées sur des parcours se conformant aux spécifications suivantes :

- longueur minimale 5 km
- dénivellation minimale entre le départ et l'arrivée 350 m.
- côte moyenne minimale 5 %
- longueur maximale des sections dont la côte est inférieure à 2% 20 % du parcours total
- distance totale minimale à couvrir par chaque concurrent 10 km

Chaque participant fera deux montées dans le cas d'un parcours inférieur à 10 km.

Pour des parcours égaux ou supérieurs à 10 km, les organisateurs pourront prescrire soit 1, soit 2 montées par participant.

Le chronométrage électrique des épreuves devra être effectué avec une précision d'au moins 1/100ème de seconde.

Chaque pays européen peut proposer une course de côte répondant aux exigences du présent article et ayant été organisée de façon traditionnelle.

Les courses de côte comptant pour le Championnat d'Europe de la Montagne seront considérées comme des épreuves de vitesse internationale libres pour leur inscription au calendrier sportif international. Ce seront les seules de cette catégorie à jouir de ce droit.

### Art. 4 Classement et récompenses

A l'issue de chacune des épreuves qualificatives, il sera procédé à l'établissement d'un classement général pour chacune des catégories de l'art. 2. Les points seront attribués selon le barème indiqué à l'art. 8 b.

Dans les épreuves où la distance aura été parcourue deux fois, le classement sera déterminé par la somme des deux temps réalisés.

Dans une même épreuve, qu'elle comporte une ou deux montées, les changements de conducteurs sont interdits et un conducteur ne devra pas piloter deux voitures différentes.

Pour le classement général, ne seront pris en considération que les conducteurs ayant obtenu au maximum 110 % du temps réalisé par le vainqueur de leur catégorie.

Seuls seront retenus pour le classement final du Championnat

d'Europe de la Montagne les conducteurs qui se seront classés à au moins 50 % (arrondis au chiffre supérieur) des épreuves effectivement organisées.

Le conducteur ayant obtenu, à la fin de la saison, le total de points le plus élevé, en conformité avec les articles 8 b, 9 et 13, sera déclaré :

Catégories A & B      Champion d'Europe de la Montagne des Voitures de Production

Catégorie C            Champion d'Europe de la Montagne des Voitures de Sport

Un Trophée FIA de la Montagne sera décerné au vainqueur de la catégorie (A ou B) dans laquelle ne se trouve pas le Champion d'Europe de la Montagne des Voitures de Production.

Art. 5 Liste des Epreuves Qualificatives

Ampus Draguignan	(F)	16 Mars
Dobratsch	(A)	27 Avril
Estrela	(P)	18 Mai
Montseny	(E)	25 Mai
Berchtesgaden	(D)	8 Juin
Trento Bondone	(I)	6 Juillet
Bolzano Mendola	(I)	13 Juillet
Mont Dore	(F)	27 Juillet
Terminillo	(I)	3 Août
St-Ursanne	(CH)	17 Août

o  
o

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES POUR CONDUCTEURS 1975 -

Art. 1 Dispositions Générales

Il y aura, en 1975, un Championnat d'Europe des Rallyes réservé aux conducteurs et conductrices licenciés internationaux et qui sera disputé en tenant compte des 8 meilleurs résultats. Seront applicables pour ce Championnat les prescriptions générales des Art. 1, 3, 4, 5, 6, 8b, 10, 11, 12, 13, 14, 15 concernant les conditions d'organisation communes pour ces Championnats.

Art. 2 Voitures admises

Les groupes de voitures admises seront les suivants :

- Groupe 1 : Voitures de Tourisme de Série
- Groupe 2 : Voitures de Tourisme Spéciales

.../...

- Groupe 3 : Voitures de Grand Tourisme de Série
- Groupe 4 : Voitures de Grand Tourisme Spéciales

### Art. 3 Caractéristiques des Épreuves

Chaque Rallye de ce Championnat devra respecter les critères suivants :

- distance minimale du parcours commun : 700 kms (épreuves de classement comprises)
- distance totale minimale des épreuves de classement : 150 kms
- nombre minimal d'épreuves de classement : 5
- distance minimale de chaque épreuve : 2 kms

Le nombre de partants devra être au minimum de 40 voitures ; dans le cas contraire cette épreuve ne sera pas réinscrite l'année suivante, comme épreuve de Championnat. Dans ce Championnat tous les Pays Européens ont le droit de participer. Les Pays grands constructeurs peuvent participer à 4 Rallyes au maximum. Les Pays non constructeurs à 2 Rallyes.

### Art. 4 Coefficient des Rallyes

Les épreuves du Championnat d'Europe seront différenciées selon les coefficients suivants 4 - 3 - 2 - 1. Ces coefficients seront attribués par le Groupe de Travail des Rallyes de la C.S.I. de la façon suivante :

- 5 Rallyes pour le coefficient 4
- 10 Rallyes pour le coefficient 3

Le nombre d'épreuves comptant pour les coefficients 4 et 3 est fixé définitivement. Toutefois, un Rallye ayant un coefficient 4, 3, 2, 1, pourra voir son coefficient augmenter ou diminuer au profit ou au détriment d'un rallye déjà inscrit.

En ce qui concerne les coefficients 2 et 1 le nombre des Rallyes pourra varier.

Une épreuve inscrite pour la première fois au Championnat devra obligatoirement avoir le coefficient 1 et devra en outre avoir été organisée 3 fois pendant les 4 années précédentes et avoir été inscrite au Calendrier International.

Le coefficient pourra être augmenté pour toute épreuve sur demande d'inspection de l'organisateur par l'intermédiaire de son A.S.N., qui à son tour, devra demander à la CSI. Les inspections seront toujours faites par deux inspecteurs de la C.S.I. ou bien par un seul, en cas d'impossibilité d'en envoyer deux. Il est néanmoins spécifié qu'en ce qui concerne les Rallyes du Coefficient 4 ceux-ci seront obligatoirement inspectés par la C.S.I.

## Art. 5 Classement

Une attribution de points multipliés par le coefficient de l'épreuve, est faite aux conducteurs les mieux classés.

Les points seront attribués aux premiers conducteurs régulièrement engagés ou désignés selon le barème prévu à l'Art. 8 b) des Prescriptions Générales. Les conducteurs pourront participer à toutes les épreuves, mais seuls les 8 meilleurs résultats serviront pour le classement.

Le premier conducteur ayant marqué le plus grand nombre de points se verra déclaré Champion d'Europe des Rallyes pour Conducteurs.

### Autres Récompenses

- a) Une Coupe sera attribuée au pilote non inscrit sur la liste des pilotes des rallyes prioritaires, qui aura obtenu le plus grand nombre de points au classement général du Championnat d'Europe des Rallyes.
- b) Une Coupe sera attribuée au 2ème conducteur qui aura obtenu le plus grand nombre de points dans son classement spécial fait selon le barème adopté pour les premiers conducteurs.
- c) Il y aura une Coupe des Dames organisée dans le cadre du Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs. Elle sera réservée aux équipages exclusivement féminins et attribuée à la conductrice qui aura obtenu le plus grand nombre de points au classement général.

## Art. 6 Liste et Coefficients des Epreuves Qualificatives

### Coef. 4

Arctic Rally	(SF)	(31 Janv.-2 Fév.)
Rally Stuttgart/Lyon/Charbonnières	(F)	6-9 Mars)
Rally San Martino di Castrozza	(I)	(28-30 Août)
Rally de Espana	(E)	(24-26 Oct.)
Rally Alpenfahrt	(A)	(10-14 Sept)

### Coef. 3

Rally Costa Brava	(E)	(14-16 Fév.)
Rally Firestone	(E)	(21-23 Mars)
Rallye Ile d'Elbe	(I)	(10-12 Avr.)
Welsh Rally	(GB)	( 9-11 Mai )
Critérium Alpin	(F)	(31 Mai- 1 Juin)
Scottish Rally	(GB)	(31 Mai- 5 Juin)
Rallye Zlatni Piassatzi	(BG)	(19-22 Juin)
Critérium d'Antibes	(F)	(20-22 Juin)
Rally Vltava	(CS)	( 5- 6 Juil)
Rally Pologne	(PL)	(11-13 Juil)

.../...

Coef. 2

Snow Rally	(SF)	(28 Fêv.-1 Mars)
Circuit of Ireland	(GB)	(28 Mars-1 Avr.)
Tulip Rally	(NL)	(22-27 Avr.)
Maritim Rally Nordland	(D)	(30 Avr.-4 Mai)
YU Rally	(YU)	(15-18 Mai)
Semperit Rally	(A)	(29-31 Mai)
Rallye des 12 h. d'Ypres	(B)	(27-29 Juin)
Sachs-Rallye Baltic	(D)	(3-7 Sept)
Rally di Lugano	(CH)	(10-12 Oct.)
Rally de Chypre	(CY)	(26-28 Nov.)

Coef. 1

Polar Bergslagsrallyt	(S)	(3-5 Janv)
STP Galway Rally	(IRL)	(7-9 Fêv.)
Ronde de la Giraglia	(F)	(15-16 Mars)
Critérium de Touraine	(F)	(5-6 Avr.)
Critérium Lucien Bianchi	(B)	(9-11 Mai)
Rallye des 4 Régions	(I)	(30-31 Mai)
Rally Hessen	(D)	(13-15 Juin)
Circuit of Donegal Rally	(IRL)	(20-22 Juin)
Rallye des Alpes Orientales	(I)	(28-29 Juin)
Agean Rally	(TR)	(4-6 Juil)
Rallye du Danube	(R)	(1-3 Août)
Taurus Rally	(H)	(29-30 Août)
Critérium St-Amand-les-Eaux	(F)	(1-2 Nov.)

°  
°

- NOUVELLE UTILISATION DU DRAPEAU BLANC -

A partir du 1er Janvier 1975, le drapeau blanc sera utilisé à la place du drapeau jaune, pour signaler aux autres pilotes la présence d'une voiture de course circulant lentement sur la piste (par exemple une voiture ayant des ennuis mécaniques qui se dirige vers son stand). Si la voiture ainsi signalée par le drapeau blanc s'arrête complètement et constitue une obstruction, un drapeau jaune sera naturellement substitué au drapeau blanc.

°  
°

- BANDEROLES PUBLICITAIRES -

Pour des raisons de sécurité, il est interdit de fixer des banderoles, affiches ou panneaux publicitaires, quels qu'ils soient, sur un filet faisant partie de la protection du bord de la piste, même si ce filet se trouve placé derrière plusieurs autres, dans un système de filets de captage.

Par contre, la dérogation concernant les banderoles publicitaires sur les glissières de sécurité, publiée au Bulletin 82 (Mai 1974) est prorogée d'un an et reste donc valable jusqu'au 31 Décembre 1975.

°  
°

.../...

- DECISION OF THE FIA COURT OF APPEAL, of SEPTEMBER, 17th, 1974,  
REGARDING THE APPEAL LODGED BY THE AUTOMOBILE CLUB OF ITALY ON  
BEHALF OF THE FERRARI FIRM -

The INTERNATIONAL COURT OF APPEAL,

Having heard the parties and their counsels,

Having examined the documents produced,

Having considered the case,

Judging without appeal,

Whereas the appeal lodged by the Automobile Club of Italy for the Ferrari Firm is admissible,

Whereas the documents produced and the concordant statements of the parties prove that the Ferrari car n° 12 driven by Niki LAUDA on July 20th, 1974 at the Grand Prix of Great Britain (John Players Grand Prix) was irregularly stopped at the end of its 74th lap by an official holding a red flag and that it was, under such circumstances, prevented from covering the last thirty-odd meters separating it from the finishing line and thus from completing the race.

Whereas such a short distance would normally have been covered under any circumstances other than the peremptory stopping of LAUDA, which prevented him from finishing in fifth position,

Whereas the essential document established by the stewards over the signature of the Secretary of the Royal Automobile Club of Great Britain, J.P. IZOD, relates and confirms that without the halt mentioned hereabove, LAUDA would have gained this classification,

Whereas owing to the precise facts of the nature present, it is incumbent upon the Court, in pursuance of Articles 171 d and 186 of the International Sporting Code to decide that without the irregularity in the use of the mandatory stop signal, constituted by the displaying of the red flag in the pit area, the obstruction of the pit exit lane by an advertising car and the barrier constituted by a rope preventing the driver from rejoining this lane, which should have remained free in any case, LAUDA would have finished 5th in the event,

Whereas all the other claims of the parties are rejected,

Whereas the International Sporting Commission is entrusted with defining all the consequences of this decision, particularly in order to establish the final classification of the event which had remained, until now, provisional in pursuance of Article 174 of the International Sporting Code, as well as those of the World Championship for Drivers and the International Cup for F 1 Manufacturers,

.../...

Whereas it is appropriate to reconstitute its deposit to the appealing party and to declare that all expenses and costs resulting from this action and the appeal lodged must be borne by the Royal Automobile Club of Great Britain,

On these grounds,

Declares the appeal of the Automobile Club of Italy for Ferrari admissible,

Judges and declares that but for the irregular use of the red flag in the pit area and the obstruction of the pit exit lane, which should have remained free, LAUDA would, in any circumstances, have covered the few metres which separated him from the finishing line and would have been classified fifth in the event,

Judges and declares that the C.S.I. must define all the consequences of this decision, in particular to establish the final classification of the event which had remained, until now, provisional in pursuance of Article 174 of the International Sporting Code as well as those of the World Championship for Drivers and the International Cup for F 1 Manufacturers,

Judges and declares that the deposit of the appealing party will be reconstituted and that all expenses and costs resulting from this action and the appeal lodged will be borne by the Royal Automobile Club of Great Britain.

Pronounced in Paris,

in the Head-offices of the F.I.A.

on Tuesday September 17th, 1974

Jacques LOSTE, President	(France)
Marc GOOR, Judge	(Belgium)
Vagn LOFT, Judge	(Denmark)
Joachim TIETSCH, Judge	(Fed. Germany)
Thomas R. WEBB, Judge	(U.S.A.)

- Final Classification of the British Grand Prix -

1. Jody SCHECKTER	9 points
2. Emerson FITTIPALDI	6 points
3. Jacky ICKX	4 points
4. Clay REGAZZONI	3 points
5. Niki LAUDA	2 points
6. Carlos REUTEMANN	1 point
7. Denny HULME	
8. Tom PRYCE	
9. Carlos PACE	
10. Ronnie PETERSON	

- Classification of the World Championship after the Italian Grand Prix and the judgment pronounced by the FIA Court of Appeal on 17/IX/1974 -

.../...

1. Clay REGAZZONI 46 points
  2. Jody SCHECKTER 45 points
  3. Emerson FITTIPALDI 43 points
  4. Niki LAUDA 38 points
  5. Ronnie PETERSON 31 points
  6. Carlos REUTEMANN 23 points
  7. Denny HULME 19 points
- etc.

°  
° °

- EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP 1975 -

The modifications in relation to the 1974 regulations have been underlined in the text.

Art. 1 General Provisions

In 1975 there will be a European Hill-Climb Championship, reserved for drivers. There will also be an FIA Hill-Climb Trophy as specified in Art. 4.

The General prescriptions will be integrally observed for this Championship, except for Articles 7 and 9.

Art. 2 Eligible cars

Cars will be classified in categories as indicated hereafter. There will be no engine capacity limit.

A) Series-production cars (Groups 1 and 3)

B) Special production cars (Groups 2 and 4)

C) Sportscars (Groups 5 and 7)

The two-seater competition cars (Group 7) which participate in the Championship are subject to the weight limits of Group 5 such as provided for in Article 268 of the FIA Appendix J.

The Groups 8 and 9 single-seater, although they may be admitted by organizers for the different heats, will not be taken into consideration for the European Hill-Climb Championship.

The following cylinder-capacity classes will compulsorily be open for all the heats of the Championship. The organizer is free to open the supplementary classes that he deems necessary :

Categories A & B :

up to 1000 cc
1001 to 1300 cc
1301 to 1600 cc
1601 to 2000 cc
2001 to 3000 cc
over 3000 cc

.../...

<u>Category C</u>	<u>u p to 1300 cc</u>
	<u>1301 to 2000 cc</u>
	<u>2001 to 3000 cc</u>
	<u>o v e r 3000 cc</u>

For all cars, four-wheel drive is forbidden.

### Art. 3 Type\_of\_events

The qualifying events counting for the European Championship are designated every year, by the CSI.

The qualifying events will be run on courses conforming to the following specifications :

- Minimum length 5 km
- Minimum difference in level between start and finish 350 m.
- Minimum average upward gradient 5 %.
- Maximum length of section with less than 2% upward gradient 20 % of total course length
- Minimum total distance to be covered by each participant 10 km

Each participant will make two climbs in case of a course of less than 10 km.

In case of a course of 10 km, or more, the organizers may prescribe either 1 or 2 climbs per participant.

Electrical timing will be carried out to 1/100th of a second at least.

Each European country may propose one of its hill climbs complying with the requirements of the preceding article and traditionally promoted.

Hill climbs counting for the European Hill Climb Championship will be considered as full international speed events as far as their entry on the international Sporting Calendar is concerned. They will be the only ones in this category to enjoy this right.

### Art. 4 Classification\_and\_Prizes

At the end of each qualifying event, a general classification will be established for each category of Art. 2. Points will be granted in compliance with Art. 8 b on the basis of the general results of the individual events.

For events where the climb is made twice by each driver, the classification will be determined by the addition of the two times recorded.

In the same event, whether the climb is made once or twice, a change of drivers is not allowed and a driver shall not drive two different cars.

.../...

Will be mentioned in the overall results of an event only those drivers having recorded maximum 110% of the time of the winner of their category.

For the overall classification of the European Hill-Climb Championship, only the drivers who have classified in at least 50% (rounded up to the upper figure) of the events effectively organized will be retained.

At the end of the season, the driver with the highest total of points in compliance with Art. 8 b, 9 and 13 will be declared :

Categories A & B      European Hill-Climb Champion for Series-production cars

Category C            European Hill-Climb Champion for Sportscars

An FIA Hill-Climb Trophy will be given to the winner whichever of the Category (A or B), in which the European Hill-Climb Champion for Series-production cars did not compete.

Art. 5 List of qualifying events      (10)

Ampus Draguignan	(F)	16 March
Dobratsch	(A)	27 April
Estrela	(P)	18 May
Montseny	(E)	25 May
Berchtesgaden	(D)	8 June
Trento Bondone	(I)	6 July
Bolzano Mendola	(I)	13 July
Mont Dore	(F)	27 July
Terminillo	(I)	3 August
St-Ursanne	(CH)	17 August

°  
° °

- EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS 1975 -

Art. 1 General Provisions

In 1975, there will be a European Rally Championship reserved for drivers holding international licences, and competed for on the basis of the 8 best results. The following articles of the General Prescriptions will be applicable to this Championship : 1 - 3 - 4 - 5 - 6 - 8 b - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15, concerning the common organizing conditions for these Championships.

Art. 2 Eligible cars

The eligible groups of cars shall be :

.../...

- Group 1 : Series-production Touring Cars -
- Group 2 : Special Touring Cars
- Group 3 : Series-production Grand Touring Cars
- Group 4 : Special Grand-Touring Cars

Art. 3 Type\_of\_Events

Each Rally in this Championship must respect the following criteria :

- minimum length of common course : 700 kms  
(classification events included)
- minimum total length of special stages : 150 kms
- minimum number of special stages : 5
- minimum length of each special stage : 2 kms

The number of cars starting must be at least 40. Should there be less than this number, the event will not be included the following year in the Championship. All European countries have the right to participate in this Championship. The major manufacturing countries may participate with a maximum of 4 rallies. Non-manufacturing countries with 2 rallies.

Art. 4 Coefficients\_of\_the\_Rallies

The events of the European Championship will be differentiated according to the following coefficients : 4-3-2-1. These coefficients will be accorded by the Rally Working Group as follows :

- 5 rallies with the coefficient 4
- 10 rallies with the coefficient 3

The number of rallies counting for the coefficients 4 and 3 is definitively fixed. However, a rally having the coefficient 4, 3, 2 or 1 may have its coefficient raised or lowered to the benefit or detriment of a rally already included.

As far as the coefficients 2 and 1 are concerned, the number of rallies may vary.

An event included for the first time in the Championship will obligatorily carry the coefficient 1 and must, furthermore, have been organised 3 times during the 4 preceding years and have been entered on the International Calendar.

The coefficient of any event may be raised, subject to the organizers, requesting an inspection through his A.S.N. who will forward the request to the C.S.I. Inspections will be carried out by two CSI inspectors, or, should this prove impossible, eventually by one only. Inspection, by the CSI, will be obligatory however for rallies having the coefficient 4.

## Art. 5 Classification

An award of points, multiplied by the coefficient of the event, will be made to the best-placed drivers.

Points will be awarded according to the scale given in article 8 b) of the General Prescriptions, to the principal driver of a team, correctly entered or designated as such.

Drivers may participate in all the events, but only the 8 best results will be retained for the classification.

The principal driver having marked the greatest number of points will be declared European Champion of Rallies for Drivers.

### Other Awards

- a) A cup will be awarded to the driver, not included on the list of seeded rally drivers, who has obtained the greatest number of points in the general classification of the European Rally Championship.
- b) A cup will be awarded to the co-driver who has obtained the greatest number of points in the classification reserved for him, according to the same scale as for the principal drivers.
- c) There will be a Ladies' Cup organized within the European Rally Championship for Drivers. It will be reserved for exclusively feminine teams and awarded to the Lady driver who has obtained the greatest number of points in the general classification.

## Art. 6 Qualifying Events

(see French Text, pages 7 & 8)

°  
° °

### - NEW USE OF THE WHITE FLAG -

As from 1st January, 1975, in order to signal to other drivers the presence of a slow-moving race-car on the track (e.g. a car in mechanical trouble driving round to the pits), the White Flag will be used instead of the Yellow Flag. Should a car thus moving under the White Flag stop completely and become an obstruction, the White would of course be replaced by a Yellow Flag.

°  
° °

### - ADVERTISING BANNERS -

.../...

For safety reasons, there must be no form of advertising banners, posters or boards whatsoever attached to any fence forming part of the track-side protection, even should such fence be behind several others in a catch-fence system.

On the contrary, the waiver granted in bulletin n° 82 (May 1974) concerning advertising banners on guardrails, is extended for a further year, until 31st December, 1975.

°  
° °

RESULTATS DEFINITIFS DES CHAMPIONNATS DE LA FIA 1974  
FINAL RESULTS OF THE 1974 F.I.A. CHAMPIONSHIPS

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1974

1974 EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP

		Ampus Draguignan	Dobratch	Montseny	Trento Bondone	Coppa Sila	Schauinsland	Les Rangiers	F O R E I L
1.	MIEUSSET Jimmy F	20	20	20	20	15			95
2.	NESTI Mauro I				12	20	6		38
3.	AMWEG Freddy CH						20	15	35
	SALOMON Roland CH						15	20	35
5.	MAUBLANC Pierre F	6					12	12	30
6.	BAYARD Hervé F	15		12					27
	MARTIN Yves F	12		15					27
8.	FERNANDEZ Juan E		12	8					20
	"GIANFRANCO" I				10	10			20
10.	FISCHHABER Anton D		10		6				16
11.	GREGGER Sepp D		15						15
	SERBLIN Gabriele I				15				15
13.	JOLIAT Jacques CH	4						8	12
	SCOLA Domenico CH					12			12
15.	AFFENTRANGER Hans CH							10	10
	BATURONE E. E			10					10
	ERTL Harald D						10		10
	PIGNARD Michel F	10							10
19.	DAMAISIN Roger F	8							8
	MÖHR Manfred D				8				8
	SAVONA Mario I					8			8
	SIEGRIST Jörg CH						8		8
	SILLER Wilhelm A		8						8
etc... 38 classés / classified									

RESULTATS DEFINITIFS DES CHAMPIONNATS DE LA FIA 1974  
FINAL RESULTS OF THE 1974 F.I.A. CHAMPIONSHIPS

TROPHEE D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1974

1974 EUROPEAN HILL CLIMB TROPHY

DIVISION A (GR. 1 à 4)

			Ampus- Draguignan	Dobratsch	Montseny	Trento- Bondone	Coppa Sila	Schauinsland	Les Rangiers	(*) TOTAL
1.	FISCHHABER Anton	D	20	20	12	20		(10)	12	84
2.	MANDER Helmut	D	12	12		8	20		1	53
3.	HALDI Claude	CH			20			15		35
4.	BIANCONE Roland	F	15			15				30
5.	BLUMER Harry	CH					12	15		27
6.	BARTELS Wilhelm	D	8	6		4		2		20
	BRUN Walter	CH							20	20
	KELLER Paul	CH					20			20
9.	ARM Peter	CH					8	10		18
10.	BENABAT Jean	F	10			6				16
11.	ALMERAS Jacques	F			15					15
	BARRACO Salvatore	I					15			15
	SILLER Wilhelm	A		15						15
14.	CHENEVIERE Bernard	CH					6	8		14
15.	FINOTTO Martino	I				12				12
	"KING"	I					12			12
17.	BOLOGNA Erasmo	I					10			10
	CHAPUIS Eric	CH			10					10
	RABL Wilhelm	A		10						10
	"TONI"	I				10				10
etc...	43 classés / classified									

-----

(\*) voir prescriptions générales / see general prescriptions

RESULTATS DEFINITIFS DES CHAMPIONNATS DE LA FIA 1974  
FINAL RESULTS OF THE 1974 F.I.A. CHAMPIONSHIPS

TROPHEE D'EUROPE DE LA MONTAGNE 1974

1974 EUROPEAN HILL CLIMB TROPHY

DIVISION B (GR. 5 & 7)

		Ampus- Draguignan	Dobratch	Montseny	Trento Bendone	Coppa Sila	Schauinsland	Les Rangiers	TOTAL
1.	FERNANDEZ Juan E	17.5	15	20			10	12	74.5
2.	NESTI Mauro I				20	20	20		60
3.	ABT Johann D	10	12	10	6			8	46
4.	POZET Marc F	17.5		15			8		40.5
5.	GREGGER Sepp D		20	6	8				34
6.	"GIANFRANCO" I				15	12			27
7.	KISER Charly CH						4	20	24
8.	JAUSLIN Ruedi CH						6	15	21
9.	SCOLA Domenico I					15			15
	WALKER Dave GB						15		15
11.	GACHE Daniel F			12					12
	JOEST Reinhold D						12		12
	MÖHR Manfred D				12				12
	VARESE Gianni I	12							12
15.	POZZO Luigi I				10				10
	RENOLD Jean-François CH							10	10
	SAVONA Mario I					10			10
18.	BARBERIO Pasquale I					8			8
	COLL J-M.			8					8
	GUIMELLI Jean-Marc F	8							8
	etc... 33 classés / classified								

-----

RESULTATS DEFINITIFS DES CHAMPIONNATS DE LA FIA 1974  
FINAL RESULTS OF THE 1974 F.I.A. CHAMPIONSHIPS

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE GRAND TOURISME 1974  
1974 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR GRAND TOURING CARS

	Monza	Zeltweg	Nürburg- ring	Südwest- Pokal	Nürburg- ring	Coppa Florio	Monza	Total brut	* TOTAL RETENU
1. J. FITZPATRICK	(12)	20	-	20	-	20	15	87	75
2. P. KELLER	15	10	-	( 8)	20	15	10	78	70
3. C. SCHICKENTANZ	20	12	-	15	-	12	( 6)	65	59
4. C. BALLOT-LENA	10	15	-	6	-	-	12	43	43
5. H. BERTRAMS	2	2	20	1	-	6	-	31	31
6. E. BONOMELLI	6	-	-	4	6	10	4	30	30
7. C. HALDI	8	8	-	10	-	-	-	26	26
8. B. CHENEVIERE	4	3	-	3	10	-	-	20	20
T. HEZEMANS	-	-	-	-	-	-	20	20	20
T. SCHENKEN	-	-	-	12	-	-	8	20	20
R. STOMMELEN	-	-	-	-	-	-	20	20	20
etc... 45 classés									

COUPE DES VOITURES DE GRAND TOURISME 1974  
GRAND TOURING CARS CUP 1974

PORSCHE seul classé / only one classified	20	20	20	20	20	(20)	(20)	140	100
---	----	----	----	----	----	------	------	-----	-----

(\*) voir prescriptions générales / see general prescriptions

LISTE DES PILOTES DE RALLYES PRIORITAIRES  
LIST OF SEEDED RALLY DRIVERS

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

Classement établi le 5/9/1974  
Classification established on

sauf/except : Rally Costa Brava & Rally San Marino

dont les résultats ne nous sont pas parvenus/of which results have not yet reached the FIA.

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

.....

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS

1974/9

ADDITIONAL RECOGNITIONS LIST

VALIDABLES à PARTIR du 1.7.1974  
VALID as from

(GB) GRANDE-BRETAGNE

FORD 5566 Escort RS 2000 3/3V - Dispositifs antipollution

VALIDABLES à PARTIR du 1.9.1974  
VALID as from

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

(D) ALLEMAGNE Féd. GROUPE 1

VOLKSWAGEN 5575 Scirocco TS/L (1471 cc)

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

(GB) GRANDE-BRETAGNE GROUPE 1

CHRYSLER 5407 Avenger 1500 31/20V - Culasse 4 soupapes/  
Cylindre (Gr. 2 seult.)

FORD 5566 Escort RS 2000 4/4V - Sièges AV  
5/5V - Boîte de Vitesses - Carter  
embrayage - Renfort axe AR -  
Freins - Arbres et paliers  
AR - Freins AR - Renfort  
châssis - Extension d'ailes -  
Carter moteur - Culasse 4  
soupapes/cyl. - Pompe à  
huile - Injection - Paliers -  
Vilebrequin - Volant - Moteur  
Embray. (multidisques) - Em-  
bray. (monodisque) - Volant -  
Freins - Renfort châssis -  
Protection axe AR - Arbre  
transmission (Gr. 2 seult)

VALIDABLES à PARTIR DU 1.10.1974  
VALID as from

NOUVELLES EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITION EXTENSIONS

(D) ALLEMAGNE Féd. GROUPE 1

.../...

OPEL	5399	Ascona 1.6	12/5V	- Filtres à air - Suspension - Direction - Protection inf. moteur
			13/8E	- Freins
	5398	Ascona 1.9	19/12V	- Suspension - Direction
	5516	Commodore B/GSE	8/3E	- Freins
		<u>GROUPE 3</u>		
PORSCHE	3060	911	1/1E	- Modèle 75
<u>(E)_ESPAGNE</u>		<u>GROUPE 1</u>		
SEAT	5548	1430/1600	2/1E	- Fusée AV
<u>(F)_FRANCE</u>		<u>GROUPE 1</u>		
CHRYSLER	5505	Rallye 2	10/6V	- Suspension AR
PEUGEOT	5280	504 Injec.	17/10V	- Direction - Renfort suspension - Embrayage (Gr. 2 seult.)
			18/11V	- Renforts Carrosserie (Gr. 2 seult.)
			19/8E	- Carrosserie
	5260	504 Carbu	14/8E	- Carrosserie - Moteur - Alimentation
	5498	104	1/1E	- Alimentation
		<u>GROUPE 3</u>		
PEUGEOT	3065	104 Coupé	1/1E	- Alimentation
<u>(GB)_GRANDE-BRETAGNE</u>		<u>GROUPE 1</u>		
BLMC	5026	Mini Minor	12/8E	- Carburateur - Performances
	5027	Mini	12/8E	- Carburateur - Performances
	5284	Mini 1000	11/5E	- Carburateur - Performances
FORD	5566	Escort RS 2000	6/6V	- Echappement
	5336	Capri	24/12E	- Errata
VAUXHALL	5565	Firenza Magnum 2300	4/1E	- Errata

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

(I) ITALIE

GROUPE 4

LANCIA 640 Stratos HF (2418 cc)

NOUVELLES EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITION EXTENSIONS

GROUPE 1

ALFA ROMEO 5148 GT 1300 Junior 16/8E - Carrosserie  
- Intérieur  
5497 Alfetta 7/5V - Protection inf.(Gr2seult)  
5570 Alfasud TI 1/1V - - do -  
5480 GT Junior 1.6 2/1E - Carrosserie Intérieure  
FIAT 5495 126 1/1V - Toit ouvrant

GROUPE 3

DE TOMASO 3047 Pantera 10/2E - Errata  
11/3E - Spoiler AV  
12/4E - Roues  
13/5E - Suspension  
FIAT 3029 124 Sport Spider 1600 14/7E - Errata  
3059 Abarth 124 Rally 10/9V - Extensions d'ailes  
- Attaches radiateur  
- Coffre AR  
- Attaches protection inf.  
- Attaches sièges co-pilote  
- Freins  
(Gr. 4 seulement)  
LANCIA 3064 Beta Coupé 1.8 3/3V - Servo frein  
- Suspension

GROUPE 4

LANCIA 640 Stratos HF 1/1V - Embrayage  
- Volant moteur  
- Extensions d'ailes  
- Boîtier direction  
- Bras direction  
- Pivots suspension AV  
- Carter embrayage  
- Freins  
- Culasse 4 soupapes/Cylindre  
- Phares

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

.../...

(J)\_JAPON

GROUPE 1

TOYOTA 5576 Celica Lift Back RA 25 (1968)  
5577 Celica Lift Back TA 27 (1588)

NOUVELLES EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITION EXTENSIONS

GROUPE 1

FUJI 5453 A22 Subaru 5/3V - B.V. 5 rapports

NISSAN 5568 Sunny PBL 210 2/2V - Carter sec  
- B.V. 5 rapports  
- B.V. 5 rapports  
- Carter embrayage  
- Carter différentiel  
- Arbre axe AR  
- Différentiel  
- Suspension AV  
- Bielle suspension AV  
- Châssis auxiliaire AV  
- Renfort supér. susp. AV  
- Protection inférieure  
- Freins AV (2 modèles)  
- Freins AR  
- Spoiler AR  
- Extensions d'ailes (2 mod.)  
(Gr. 2 seult.)

TOYOTA 5536 Starlet KP 47 3/1E - Moteur  
- Admission  
- Echappement

4/3V - Moteur double carburateur

5419 Corolla TE 20N 9/7V - Moteur double carburateur

5420 Corolla TE 25N 19/17V - Direction  
- Freins  
- Différentiel autobloquant

20/18V - Moteur double carburateur

21/19V - Extensions d'ailes (Gr.2 st.)

5417 Carina TA 10 K 9/7V - Différentiel à action limitée

5418 Celica TA 20 K 16/12V - Arbre à cames

5576 Celica RA 25 1/1V - Moteur double arbre à cames  
double carburateur

(S)\_SUEDE

GROUPE 1

SAAB 5534 99 8/2E - Modèle 75

- ACTIVITES DE LA C.I.K. -

(1) Tranches d'ages pour la Coupe Juniors

En 1975, la Coupe Juniors sera réservée aux pilotes nés  
entre le . 1. 1. 1958  
et le 31.12. 1961.

(2) Poids minimum de la catégorie Juniors

A partir du 1er Janvier 1975, le poids minimum de la  
catégorie Juniors sera :

110 kg.

(3) Epreuves C.I.K. 1975

Il est rappelé que les demandes d'organisation doivent  
parvenir au Secrétariat au plus tard le :

30 Septembre

(4) Homologations

Le dépôt des demandes d'Homologations doit être effectué  
au plus tard le

15 Novembre

au Secrétariat de la C.I.K.

50 fiches d'homologation imprimées devront être jointes à  
la demande.

L'homologation interviendra dans les 3 semaines suivantes  
et sera valable 3 ans.

- ACTIVITIES OF THE C.I.K. -

(1) Age of drivers for the Juniors' Cup

In 1975, the Juniors' Cup will be reserved for drivers born between

January 1st, 1958  
and December 31st, 1961

(2) Minimum weight in the Juniors' Category

As from 1975, the minimum weight in the Juniors' category will be :

110 kg.

(3) 1975 C.I.K. Events

It is recalled that all applications for organisation should reach the Secretariat no later than

September 30th.

(4) Recognitions

Applications for recognition should reach the C.I.K. Secretariat no later than

November 15th.

50 printed recognition forms should accompany the application.

The recognition will become valid within the 3 following weeks for 3 years.

o  
o

FEDERATION INTERNATIONALE DE L ' AUTOMOBILE

## CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1974

-----

CIRCULAIRE N° 9

<u>Date</u>	<u>Pays</u>	<u>Classe</u>	<u>Epreuve</u>	<u>Observations/Organisateurs</u>
SEPT.				
22	GB	A	Match GB - NL Fulbeck Airfield	RAC. 31 Belgrave Square. LONDON SW1
22	F	A	Match D - F	ASK Mulhouse. 74 rue Thiersteim. 68200 MULHOUSE.

-----

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

---

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1974

-----

CIRCULAIRE N° 9

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>
10 Mars	I+	P	Estoril (Champt. d'Europe de F2)	Nelle date : 26/27 OCTOBRE
24/25 Août	I+	P	3 Heures d'Huila (T2,GT3,GT4,SP5)	Nelle inscript.: Org. Automovel e Touring Club de l'Angola
13/22 Sept.	I+	F	Tour de France (Champt. d'Europe pr Voitures de GT)	L'épreuve se retire du Championnat
6 Oct.	I+	P	Estoril (Champt. d'Europe pr Voitures jusqu'à 2 Litres)	Annulé / Cancelled
13 Oct.	I+	E	Copa Barcelona-Montjuich (Champt. d'Europe pour Voitures GT)	Annulé / Cancelled
13 Oct.	I	F	1000 Km. de Paris (GT4, SP5)	Annulé / Cancelled
20 Oct.	I+	RA	1000 Km. de la Ciudad de Buenos Aires (Champt. du Monde des Marques)	Annulé / Cancelled
9 Nov.	I+	ZA	6 Heures de Kyalami (Champt. du Monde des Marques)	Cette épreuve remplace les/replaces the "1000 km de Buenos-Aires"

.../...

COURSES DE COTE - AUTOCROSS - RALLYCROSS - SLALOMS & DRAGSTERS

1er Août E Course de côte de San Marcial Nulle date : 20 OCTOBRE  
16/17 Nov. USA Supernationals Nulle date : 12/13 OCTOBRE

R A L L Y E S

18 Août E Rallye Ruta de la Uva Nulle date : 25 AOUT  
13/22 Sept. F Tour de France L'épreuve se retire du Championnat /  
(Champt. d'Europe des Rallyes- withdrawn from the Championship  
24/26 Oct. DDR Rallye Wartburg Nulle inscription  
30 Nov. I Rallye Coppa Liburna Nulle inscription  
Org.: AC Livorno. Via G. Verdi 32.  
57100 Livorno.