

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

.....

N° 90 - Février 1975

S O M M A I R E

	<u>Page</u>
Règlement de Rallycross	1 à 6
Cartes Accréditatives de Presse	6
Perte de Brassard	6
Délégation de Pouvoir Sportif	6
Décisions de la Sous-Commission des Circuits & de la Sécurité	7 à 9
Pénalités Internationales	9
Liste Additionnelle d'Homologations 1975/2	19
Règlement du Championnat d'Europe de Karting par Equipes 1975	(I à VIII (
Calendrier International du Karting 1975 - Circulaire 1	(feuilles (vertes
Calendrier International Sportif 1975 :	(
Epreuves réinscrites au Calendrier 1975	(feuilles (roses
Circulaire N° 3	(



N° 90 - February 1975



C O N T E N T S

	<u>Page</u>
Regulations for Rallycross	11 to 15
Press Cards	15
Loss of Armband	15
Delegation of Sporting Power	16
Decisions of the Sub-Commission for Circuits & Safety	16 to 18
International Penalties	18
Additional Recognitions List 1975/2	19
Regulations of the 1975 European Karting Championship by Teams	(IX to XVI (green
1975 International Karting Calendar n° 1	(sheets
1975 International Sporting Calendar :	(
Events reinstated in the 1975 Calendar	(pink (sheets
Circular N° 3	(



REGLEMENT DE RALLYCROSS

Valable à partir du 1er JANVIER 1976

N.B. - Toutes les références à l'Annexe J concernent la version 1976, publiée au Bulletin N° 88.

1.- DEFINITION

Un rallycross est une épreuve de vitesse se déroulant sur un circuit permanent en partie stabilisé.

2.- ORGANISATION

- a) 2 voitures au minimum, 4 au maximum prendront le départ de front. Le prochain rang prendra le départ au minimum 20 secondes et au maximum 25 secondes plus tard. Le nombre de voitures autorisées à prendre le départ de face sera spécifié dans le règlement du circuit. 2 rangs au maximum pourront courir en même temps.
- b) Le procédé de composition des grilles de départ sera laissé au choix de l'organisateur, mais restera sujet à l'approbation de son A.S.N.
- c) Il n'y aura qu'un pilote par voiture et chaque pilote ne conduira qu'une voiture, dans une même épreuve.
- d) Les signaux par drapeaux devront être conformes à l'Annexe H du Code Sportif International.
- e) Les nouveaux départs ne seront donnés qu'en cas de déploiement du drapeau rouge pendant une course. Tout autre incident sera considéré comme "cas de force majeure".
- f) Un nombre minimum de marqueurs pourra être utilisé pour définir l'itinéraire, et le fait de déplacer un de ces marqueurs entraînera une pénalisation de 5 secondes. Tout pilote passant du mauvais côté de ce marqueur sera mis hors de course.
- g) Des juges de faits seront désignés, pour déterminer les faux départs et les pénalisations. Dans le cas d'un faux départ, la(les) voiture(s) responsable(s) sera(ont) pénalisée(s) de 10 secondes.

2.2. CLASSEMENT

Le plus rapide dans chaque manche d'une épreuve marquera 15 points (y compris les pénalités) et ainsi de suite jusqu'au 15ème par attribution de points dégressifs. Il en résulte que celui qui a gagné l'épreuve est celui qui aura marqué le plus grand nombre de points.

Dans la même manche, en cas d'égalité entre 2 pilotes, les deux pilotes marqueront le même nombre de points. Dans ce cas et à titre

.../...

d'exemple, l'attribution se fera de la façon suivante :

1er	15 points
1er ex aequo	15 points
2ème	14 points
etc...	

3.- CIRCUITS

3.1. Caractéristiques

Longueur	:	minimum	800 m
		maximum	2000 m
Largeur	:	minimum	10 m
		maximum	16 m

Composition

- stabilisé (asphalte, goudron, etc..) : minimum 20%
- herbe, gravier, terre, sable, etc.. : minimum 35%

Pentes : ne doivent pas être supérieures à 7%

Départ

il doit y avoir au moins 100 m de ligne droite entre la ligne de départ et le premier virage. (Ceci s'applique aux parcours qui seront construits après la publication de ces règlements). La grille de départ sera recouverte de goudron, de ciment ou d'un autre revêtement stabilisé sur une longueur minimum de 30 mètres après la ligne de départ. La largeur de la piste sur la ligne de départ (10 mètres minimum) sera maintenue jusqu'à la première courbe et durant toute cette courbe qui aura un rayon maximum de 25 mètres et formera un changement de direction d'au moins 45°. Ces mesures devant être effectuées à partir de l'axe du parcours.

L'arrivée

il ne devra pas être possible d'accéder directement au paddock après franchissement de la ligne d'arrivée.

3.2. Postes de Commissaires

- Chacun des postes devra communiquer à vue avec le précédent et le suivant, la distance entre ces postes, mesurée le long de la piste n'excédant jamais 200 m.
- Il y aura deux commissaires au minimum par poste.
- Tous les deux postes, ou aux postes séparés par une distance maximum de 500 mètres, il y aura une radio ou un téléphone pour entrer en contact avec le directeur de la course.

.../...

- d) Chaque poste sera équipé d'au moins deux extincteurs portatifs qui auront chacun une capacité minimum de 6 kg, le produit extincteur étant approuvé par l'A.S.N.

3.3. Equipement de Secours

Il satisfera aux standards des "Critères de Sécurité pour les Parcours Automobiles" de la C.S.I. (chapitre 5).

3.4. Mesures de Sécurité relatives aux Spectateurs

Les spectateurs seront contenus dans une enceinte correctement aménagée à une distance minimum de 30 m du bord de la piste à moins qu'ils ne soient retenus 3 mètres derrière une barrière conforme aux spécifications de la C.S.I., capable d'arrêter toute voiture sortant de la piste, ou qu'ils ne soient regroupés sur un remblai présentant une paroi frontale verticale d'une hauteur de 2,50 m au-dessus du niveau de la piste. Ils ne seront pas admis dans des endroits en devers par rapport à la piste (voir les Critères de Sécurité pour les parcours automobiles, chapitre 3).

3.5. Approbation

Tout circuit devra avoir été inspecté et approuvé par l'A.S.N. responsable.

4.- VOITURES ADMISES

- Il n'y aura pas de division de classe, toutes les voitures courront dans une catégorie sans limitation.
- Les voitures à quatre roues motrices ne seront pas admises.
- Seules seront admises les voitures entièrement fermées appartenant au Groupe 5 de l'Annexe J, avec les adjonctions suivantes :
 - a) Les silencieux pourront être enlevés mais les systèmes d'échappement devront être conformes aux prescriptions de l'Annexe J, article 253 (j);
 - b) Les collecteurs d'huile ne seront pas obligatoires;
 - c) Tous les phares extérieurs pourront être enlevés à condition que les trous dans la carrosserie soient couverts. Toutefois, un trou d'une surface maximum de 30 cm² pourra être prévu dans chaque emplacement du phare pour le refroidissement;
 - d) Les entretoises de roues non fournies par le fabricant du véhicule pourront être utilisées à condition qu'elles soient conformes aux prescriptions suivantes :
 - i) leur épaisseur ne sera pas supérieure à 2,5 cm et ne modifiera pas la voie du véhicule de plus de 2,5 cm, sauf pour les voitures construites avant 1965.
 - ii) Tout boulon utilisé pour fixer une roue à son moyeu ou à son essieu devra être fait en une seule pièce. Il ne sera pas permis d'utiliser de dispositif pour augmenter la longueur des boulons.

.../...

- iii) Les surfaces de l'entretoise en contact avec la roue et le moyeu ou l'essieu ne seront pas moins efficaces que celles du moyeu ou de l'essieu.
- iv) Les entretoises devront être solides et d'une construction non laminée.
- e) Il sera permis d'ajouter des extensions d'ailes à condition qu'elles n'entraînent pas un accroissement supérieur à 7,5 cm de la largeur des ailes de chaque côté de la voiture. (Pour mesurer cette dimension, se référer à la verticale passant par l'axe des moyeux). Les extensions d'ailes recouvriront efficacement les roues sur au moins 1/3 de leur circonférence. Les extensions d'ailes devront descendre derrière les roues arrières jusqu'à au moins 8 cm au-dessus de la hauteur de l'axe. Elles devront être d'une construction rigide sans perforation ou angle aigu.
- f) Les klaxons, les compteurs et les pare-chocs pourront être enlevés. Si les pare-chocs sont enlevés, leurs supports devront l'être également. Ils ne pourront pas être enlevés s'ils font partie intégrante de la carrosserie. Si les pare-chocs sont conservés, ils devront ainsi que leur support être ceux homologués à l'origine sur la voiture et ne seront pas renforcés.

4.1. Mesures de Sécurité pour les Voitures

Les mesures de sécurité suivantes sont obligatoires, en plus des (ou à la place des) prescriptions de l'Annexe "J" :

- a) Les pare-brise doivent être en verre feuilleté ou en un matériau de plastique rigide et les vitres doivent être en verre de sécurité ou en plastique. Si elles sont en plastique, l'épaisseur de celui-ci ne sera pas inférieure à 5 mm.
Des ouvertures pourront être pratiquées dans le pare-brise pour une surface totale n'excédant pas 64 cm² (10 sq.in.)
- b) Les roues de secours ne seront pas admises à bord de la voiture.
- c) L'usage de pneus munis de clous, crampons, chaînes ou autre dispositif similaire ne sera pas autorisé à moins qu'il ne soit spécifiquement autorisé par l'Autorité Sportive Nationale concernée à la demande des organisateurs de l'épreuve, et mentionné dans les règlements particuliers.
Seuls les pneus à clous agréés par l'Autorité Sportive Nationale pourront être utilisés. Les clous pourront être montés sur le pneu soit de l'intérieur, soit de l'extérieur. Il ne sera pas permis d'incorporer le clou dans la bande du pneu durant le processus de vulcanisation.
- d) Toutes les voitures devront être équipées à l'avant et à l'arrière d'un anneau de prise en remorque qui ne dépassera pas la ligne de la carrosserie.
- e) Le coupe-circuit principal devra avoir les positions d'ouverture et de fermeture clairement indiquées.
- f) Il y aura un dispositif sûr pour fermer l'accélérateur en cas de non-fonctionnement de son accouplement, au moyen d'un ressort

.../...

extérieur agissant sur chaque papillon.

- g) Les réservoirs de carburant, d'huile et d'eau de refroidissement seront séparés de l'habitacle par des cloisons de manière à ce qu'en cas de fuite ou de rupture d'un réservoir, le liquide ne puisse y pénétrer ni atteindre le système d'échappement. Ceci s'applique également aux réservoirs de carburant par rapport au compartiment moteur.
- h) Les batteries seront solidement fixées et si elles sont installées dans l'habitacle, recouvertes d'une protection isolante et étanche.
- i) Chaque voiture sera équipée de 2 feux rouges arrière du type anti-crash utilisé pour le brouillard (surface minimum éclairée de chaque feu : 60 cm², ampoules de 15 watts minimum chacune), fonctionnant avec, ou remplaçant, les feux-freins de la voiture. Ils ne seront pas placés à plus de 1,50 m du sol.
- j) Le siège du pilote sera solidement fixé : s'il est monté sur rails ou s'il a un dossier réglable, il sera également fixé de manière à être absolument immobile et rigide.
- k) Un extincteur d'une capacité minimum de 2 kg sera obligatoire.
- l) Chaque voiture sera équipée d'un harnais de sécurité en 4 points minimum, conforme aux spécifications publiées par la C.S.I. à l'article 255 (c) de l'Annexe J.

- N.B. - carburant : seul le carburant de type commercial pourra être utilisé comme spécifié à l'Article 253 (n) "Courses de vitesse", paragraphe 1.
- protection : la protection du carter d'huile sous la voiture est facultative.
- réservoirs d'essence : les réservoirs de sécurité FT3 ou FTA tels que spécifiés pour le groupe 5 à l'article 255 (f) de l'annexe J, ne seront pas obligatoires.

5.- SECURITE DES PILOTES

Tout pilote devra :

- a) Porter un casque agréé par son A.S.N.
- b) Porter une combinaison ignifugée bien serrée aux poignets et aux chevilles.
- c) Porter des gants et des chaussures ignifugés ou en cuir, sans perforation.
- d) Porter une visière ou des lunettes si une ouverture a été pratiquée dans le pare-brise.
- e) Etre solidement maintenu sur son siège par le harnais de sécurité

.../...

- f) Garder sa vitre latérale fermée.
- g) Etre détenteur d'un certificat médical en règle délivré depuis moins d'un an, à moins que sa licence de pilote n'en comporte un automatiquement.

°
° °

CARTES ACCREDITIVES DE PRESSE

A ce jour l'IRPA ne nous ayant pas fourni la liste de ses Membres pour l'année 1975, ceux-ci sont priés de retourner leur carte 1974 au Secrétariat à fin de validation.

°
° °

PERTE DE BRASSARD

Il est signalé la perte du brassard de Membre de la C.S.I. appartenant à Monsieur van ROSMALEN (NL).

°
° °

DELEGATION DE POUVOIR SPORTIF

L'Assemblée Générale de la FIA, qui s'est réunie le 11 Octobre 1974, a reconduit pour 1975 les délégations de Pouvoir Sportif accordées en 1973, en y ajoutant les deux délégations suivantes :

- de l'Automobile Club National d'Algérie à la
FEDERATION ALGERIENNE DES SPORTS AUTOMOBILES
- de l'Automovil Club de Chile au
CONSEIL NATIONAL DES SPORTS DU CHILI

°
° °

DECISIONS DE LA

SOUS-COMMISSION DES CIRCUITS & DE LA SECURITE

1) CLOTURES DE SECURITE

(Voir chapitre 3 des "Critères de Sécurité pour les Parcours Automobiles).

- Il est fortement recommandé d'employer la méthode d'installation suivante, à la fois pour réduire les frais d'entretien et permettre un remplacement facile et rapide et pour assurer une résistance suffisante :
- a) Des morceaux de tube de fer galvanisé de 60 cm. de long, fermés à leur extrémité inférieure tout en présentant une ouverture suffisante pour l'écoulement, doivent être enfoncés dans la terre ou fixés dans du béton de façon à ne pas dépasser le niveau du sol. Ces manchons doivent avoir un diamètre intérieur excédant de 8 mm le diamètre extérieur des poteaux de clôture.
- b) Les poteaux de bois doivent avoir un diamètre d'environ 75 mm et être entourés d'une gaine de PVC plastifié, comme prescrit sur la Fig. 4 des Critères de Sécurité de la C.S.I., permettant de les enlever facilement quand le bois est cassé à l'intérieur.
- c) L'installation ou le remplacement des clôtures s'effectue par simple glissement des poteaux dans les manchons (en les coincant, si nécessaire). Ce système permet l'emploi de rouleaux de filets "préfabriqués" déjà fixés sur les poteaux si on le désire.

- Remarques générales

- a) La longueur minimum autorisée pour chaque clôture de sécurité est de 15 mètres pour pouvoir être pleinement efficace (ou alors les poteaux doivent être au nombre de 6, espacés de 2 à 3 mètres l'un de l'autre).
- b) Quand l'une des extrémités peut être protégée des voitures en piste, le dernier poteau doit être renforcé par un système triangulaire comprenant un étai et/ou un hauban.

Le poteau lui-même doit être plus solide que la normale (s'il est en bois, son diamètre doit être au minimum 15cm) et fixé de façon permanente dans le sol, de préférence dans du béton. Si le poteau final ne peut être ainsi protégé, les 3 derniers poteaux ne doivent pas être à plus de 2 mètres d'intervalle l'un de l'autre.

- c) La distance maximum autorisée entre deux ouvertures dans la clôture est de 150 mètres. Une ouverture sur deux doit convenir au passage des véhicules (min. 3 mètres de large). La section de clôture suivant une ouverture doit commencer derrière la

.../...

précédente section et la chevaucher sur au moins 8 mètres - ou 4 poteaux - et doit reprendre son alignement graduellement, sans angles vifs. Elle doit être renforcée à son début comme il est décrit plus haut.

d) A la lumière des récentes expériences, la règle à appliquer pour le nombre de clôtures nécessaires en fonction de la vitesse doit être modifiée comme suit, par l'addition d'une unité :

- 2 pour une vitesse allant jusqu'à 100 km/h
- 3 pour des vitesses comprises entre 100 et 150 km/h
- 4 pour des vitesses comprises entre 150 et 200 km/h
- 5 pour des vitesses égales et supérieures à 200 km/h

Le nombre de clôtures ne devrait jamais être important au point d'être une source de difficultés quand on porte secours à une voiture qui s'y est empêtrée.

2) GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ

(modèle standard d'après la Fig. 3 des Critères de Sécurité de la C.S.I.)

- Rondelles : Dans plusieurs accidents, il est arrivé que la glissière de sécurité ait été détachée de son support du fait que la tête de boulon passait à travers le trou du rail - défaut qui, en permettant un mouvement vertical du rail, peut avoir les conséquences les plus graves pour le pilote.

Après examen de ce problème, la C.S.I. est arrivée à la conclusion que la meilleure solution était d'employer d'autres boulons et l'on peut espérer que les fabricants concernés voudront bien en mettre au point tout spécialement pour leur utilisation sur des circuits de course automobile. En attendant, il est indispensable d'utiliser des rondelles appropriées sous les têtes de boulons arrondies.

La spécification suivante, basée sur le boulon standard de type Armco, est recommandée :

- rondelle d'acier de 45 mm de diamètre (trou de boulon : 18 mm environ) et de 4 mm d'épaisseur. Quant la tête de boulon est prévue avec une embase ovale, un siège circulaire doit être fraisé dans la rondelle pour la recevoir (2 mm de profondeur, 29 mm de diamètre).

N.B. - Avec la rondelle, il peut s'avérer nécessaire de coincer la tête de boulon quand on la serre ou la desserre (Pour les glissières non-standardisées, il faudrait étudier avec les fabricants la conception d'une rondelle appropriée).

- Plaques de renfort : Il faut noter que les plaques de renfort (voir Bulletin N° 88) ne sont obligatoires que lorsque la distance entre deux supports de glissières est de 2 mètres ou plus.

.../...

- Sections d'extrémité : Le renforcement prescrit dans le Bulletin n° 88 est applicable à la fois aux anciennes et aux nouvelles installations.

°
° °

PENALITES INTERNATIONALES

Prononcées par l'Automobilclub von Deutschland :

- 1) Suspension jusqu'au 31 JUILLET 1975
Helmut BRANDHOFER, Munich
Motif : Refus de prendre le départ.
- 2) Suspensions jusqu'au 30 SEPTEMBRE 1975
 - a) Hermann ALLMENDINGER, Gosbach
Motif : Parce qu'il a pris le départ selon des indications obtenues par ruse avec une voiture non qualifiée (Art. 148 b)
 - b) Klaus GREZIUS, Remscheid
Motif : Refus d'une vérification ultérieure de sa voiture (Art. 148 c)
 - c) Gottfried KUBALLA, Lauffen
Motif : Infraction contre les prescriptions de l'Annexe J.
- 3) Suspensions jusqu'au 31 DECEMBRE 1975
 - a) Knut BEYER, Francfort
Motif : Recours à une instance non sportive (Art. 58, 3)
 - b) Hans-Erich FREUDENAU, Jöllenbeck
Motif : Changement inadmissible du pilote (Art. 148, c)
 - c) Günter ROSE, Berlin
Motif : Refus d'une vérification ultérieure de sa voiture.
 - d) Friedhelm SCHARTMANN, Rötgen
Motif : Refus d'une vérification ultérieure de sa voiture.
- 4) Suspension jusqu'au 31 MARS 1976
Dieter KRINGS, Dortmund
Motif : Infraction à l'Art. 70 et refus de reconnaître sa suspension.
- 5) Suspension jusqu'au 30 SEPTEMBRE 1976
Hans-Dieter NOLTE, Babenhausen
Motif : Changement inadmissible du pilote

.../...

6) Suspensions jusqu'au 31 DECEMBRE 1976

a) Karl-Heinz HACKLANDER, Wermelskirchen

Motif : Non-observation, avec ostentation, du drapeau
rouge

b) Kurt NEULEN, Hösel

Motif : Changement inadmissible du pilote

c) Werner SCHIFFER, Hösel

Motif : Changement inadmissible du pilote

°
° °

REGULATIONS FOR RALLYCROSS

Valid as from 1st JANUARY 1976

N.B. - All references to Appendix "J" concern the 1976 version, published in Bulletin N° 88.

1.- DEFINITION

A rallycross is a speed event, taking place on a permanent circuit, with a partly sealed surface.

2.- ORGANIZATION

- a) A minimum of 2 and a maximum of 4 cars start abreast, with the next field starting at least 20 but not more than 25 seconds later. The number of cars permitted to start abreast must be specified in the circuit regulations. Not more than 2 fields will be running simultaneously.
- b) The composition of the grids will be decided by the organizer, by any means he may choose, subject to the approval of his ASN.
- c) There will be only one driver per car, and no driver may compete in more than one car at an event.
- d) Flag signals must be in conformity with the International Sporting Code, Appendix H.
- e) Re-runs will be permitted only when a red flag has been shown during a run. All other incidents will be treated as force majeure.
- f) A minimum number of penalty markers may be employed to define the course and a penalty of 5 seconds will be imposed for displacing such a marker. A driver passing the wrong side of such a marker will incur a no-run.
- g) Judges of fact will be appointed to determine false starts and penalties. For a false start, the car(s) responsible will incur a 10-second penalty.

2.2. CLASSIFICATION

The fastest driver in each heat of an event will be awarded 15 points (penalties included) then points will be awarded in decreasing order down to 15th place. Thus the overall winner of the event shall be the driver having gained the greatest total of points.

In case of a tie between 2 drivers in any one heat, the two drivers will gain the same number of points. For example, in case of a tie for 1st place the awards would be made as follows :

1st	15 points
1st equal	15 points
2nd	14 points
etc.	

.../...

3.- CIRCUITS

3.1. Characteristics

Length	minimum	800 m
	maximum	2000 m
Width	minimum	10 m
	maximum	16 m

Composition

- sealed surface (asphalt, tarmac, etc.) : minimum 20%
- grass, gravel, loose earth, sand, etc. : minimum 35%

Gradients : must not be steeper than 7%

Start

there must be at least 100 m of straight from the starting line to the first bend. (Applies to courses built after publication of these regulations).

The starting grid will be in tarmac, concrete, or other sealed surface this to continue for at least 30 m after the starting line. The width of the track at the starting line (min. 10 m) will be retained up to and through the 1st bend, which must have a maximum radius of 25 m and result in a change of direction of at least 45° ; measurements will be calculated from the centre-line of the course.

Finish

the finishing line must be situated so that it is impossible to continue from there straight ahead into the paddock.

3.2. Marshal's Posts

- All posts must have visual contact, the maximum distance between consecutive posts never exceeding 200 m along the course.
- Minimum 2 marshals at each post.
- At every second post, or at posts spaced at maximum 500 m intervals along the course, there must be wireless or telephone contact with the clerk of the course.
- All posts must have at least two portable fire-extinguishers, in minimum 6 kg units, the extinguishant being one approved by the A.S.N.

3.3. Emergency equipment

It must meet the standards specified by the C.S.I. in the "Safety Criteria for Motor Racing Courses", chapter 5.

3.4. Safety Measures for Spectators

.../...

Unless they are retained at least 3 metres behind a barrier to CSI specifications (see "Safety Criteria for Motor Racing Courses", chapter 3) capable of stopping any car leaving the track, and/or on top of a vertically-faced bank at least 2m50 above track-level, the public must be contained in a properly defined enclosure at least 30 m from the track-edge. They must not be permitted in areas sloping downwards away from the track.

3.5. Approval

Circuits must have been inspected and approved by the A.S.N. responsible.

4.- ELIGIBLE CARS

- There will be no class divisions, all cars running in the unlimited category.
- Four-wheel drive cars will not be admitted.
- Eligibility will be confined to rigidly closed cars conforming to Appendix J, Group 5, with the following additions :
 - a) Exhaust mufflers may be removed, but exhaust systems must comply with the prescriptions of Appendix J, art. 253 (j).
 - b) Oil catch tanks are not required.
 - c) All external lights may be removed provided any resultant hole in the coachwork is covered. However, in each cover a hole with an area of not more than 30 cm² may be left for cooling purposes.
 - d) Wheel spacers may be used so long as any such spacers not provided by the vehicle manufacturer conform with the following :
 - i) Any one spacer shall not be more than 2.5 cm thick or affect the track of the vehicle by more than 2.5 cm except in the case of cars built before 1965 and fitted with the spacers as original equipment.
 - ii) Any bolts and/or studs used in the securing of a wheel to its hub or axle shaft shall not be of composite construction. Devices to extend the effective length of bolts or studs are not permitted;
 - iii) The surfaces of the spacer which bear against the wheel and the hub or axle shaft shall not be less effective than that provided by the hub or axle shaft.
 - iv) The spacers are solid and not of laminar construction.
 - e) It will be permitted to add wing extensions on condition that they do not entail an increase exceeding 7.5 cm in the wing width on either side of the car. (For the measurement of this dimension, one should refer to the vertical passing through the center-line of the wheel-hubs). Wing extensions must project over the wheels and provide efficient covering of at least 1/3 of their circumference. On the rear wheels the wing extensions must extend

.../...

downwards behind the wheels beyond a level of 8 cm above axle height. They must be of rigid construction and not perforated or have sharp edges.

- f) Horn, speedometer and bumpers may be removed. If bumpers are removed, their supports must be also. They may not be removed if they constitute an integral part of the coachwork. If bumpers are retained, they, and their supports, must be those originally homologated on the car, and not reinforced.

4.1. Safety Measures for Cars

In addition to (or instead of, where applicable) the provisions of Appendix J, the following safety measures are mandatory :

- a) Windscreens must be of laminated glass or of a rigid plastic material and windows must be of safety glass or plastic. If of plastic the thickness shall not be less than 5 mm.
Apertures of a total area not exceeding 64 cm² (10 sq.in.) may be made in the windshield.
- b) Spare wheels will not be carried.
- c) The use of tyres fitted with studs, spikes, chains or other similar devices is not permitted unless specifically authorized by the A.S.N. concerned, upon request of the organizers of the event, and mentioned in the supplementary regulations.
Only studs approved by the National Sporting Authority may be used. The studs may be mounted in the tyre either from the outside or inside. It is not allowed to incorporate the stud into the tyre tread during the vulcanizing process.
- d) All cars must be fitted with towing eyes, back and front, which must not protrude beyond the limits of the body.
- e) The master electrical switch shall have a clearly marked on/off position.
- f) There shall be a positive means of closing the throttle in the event of failure of the throttle linkage by means of an external spring operating on each throttle spindle.
- g) Fuel, oil and cooling water tanks shall be isolated from the driving compartment by means of bulkheads so that in the case of spillage, leakage or failure of a tank no liquid will pass into the driving compartment. The same applies to the fuel tanks vis-à-vis the engine compartment.
- h) Batteries must be securely fixed and where fitted in the driver's compartment must be covered by an insulated, leakproof cover.
- i) Each car must be fitted with 2 red rear lights of the anti-crash type used in fog (minimum illuminated area of each light 60 cm², bulbs of minimum 15 W each) working with or replacing the car's brake-lights. They must not be positioned more than 1.50 m above ground level.

- j) The driver's seat must be securely fixed ; if it is mounted on rails, or if it has an adjustable back rest, it must be additionally secured so as to be immovable and rigid.
- k) The obligatory minimum extinguishing capacity on board the car is 2 kg.
- l) Each car must be fitted with a safety harness of at least 4 points conforming to the specification published by the C.S.I. in Art. 255 (c) of Appendix J.

- N.B. - fuel : only commercial fuel will be used, as defined in Appendix J, art. 253 (n), "Speed Events", paragraph 1.
- protection : underneath the car (sump guard) is optional.
 - fuel tanks : FT3 or FTA, safety tanks, as specified for Group 5 in art. 255 (f) of Appendix J, are not obligatory.

5.- DRIVER SAFETY

Each driver shall :

- a) Wear a crash helmet approved by his A.S.N.
- b) Wear a flame resistant overall with tight fittings around the ankles and wrists.
- c) Wear leather or flame resistant gloves and shoes without holes.
- d) Wear a visor or goggles in the event of an aperture being cut in the windshield.
- e) Be properly restrained in his seat by the safety harness.
- f) Keep the side window on his side closed.
- g) Have a valid medical certificate not older than one year or be from a country in which a driver's licence automatically covers a medical certificate.

° °

PRESS CARDS

Since the I.R.P.A. has not, to date, sent the list of its Members for 1975, the latter are requested to return their 1974 card for it to be validated.

° °

LOSS OF ARMBAND

Attention is drawn to the fact that Mr. van ROSMALEN (NL) has lost his C.S.I. Member armband.

.../...

DELEGATION OF SPORTING POWER

The F.I.A. General Assembly, convened on 11th October, 1974, has renewed for 1975 the delegations of Sporting Power granted in 1973, and added the two following delegations :

- from the Automobile Club National d'Algérie to the
FEDERATION ALGERIENNE DES SPORTS AUTOMOBILES (Algeria)
- from the Automovil Club de Chile to the
CHILEAN NATIONAL SPORTS COUNCIL (Chile)

°
°
DECISIONS OF THE
SUB-COMMISSION FOR CIRCUITS AND SAFETY

1) CATCH FENCES

(See Chap. 3, Safety Criteria for Motor Racing Courses).

- The following method of installation is strongly recommended, both in order to reduce maintenance costs, make replacement easier and quicker and to ensure correct resistance :

- a) 60 cm lengths of galvanised iron tube, closed at the bottom but leaving a drainage opening, are driven into the ground or set in concrete, so as to leave nothing protruding above the surface. These sockets must have an internal diameter about 8 mm greater than the overall diameter of the fence posts.
- b) The wooden posts should be of approximately 75 mm diameter and should have a plastified PVC sheath, as specified in Fig. 4 of the CSI Safety Criteria, to enable easy withdrawal when the interior wood is broken.
- c) Installation or replacement of the fences is effected by simply dropping the posts into the sockets (they can be wedged if necessary). This permits the use of "prefabricated" rolls of netting already fixed to posts, if so desired.

- General Considerations

- a) The minimum permissible length of any one catch-fence is 15 m for it to work effectively (or 6 posts spaced at 2-3 metre intervals).
- b) Whenever either end can be protected from the cars on the track, the terminal post should be reinforced by triangulation with a supporting strut and/or a cable stay.

The post itself should be stronger than standard (if in wood, min. 15 cm), and set permanently in the ground, preferably in concrete. If the end cannot be protected, the last 3 posts

.../...

should be at not more than 2 m intervals.

- c) The maximum permissible distance between access openings in a fence is 150 m. At least every second opening must be suitable for vehicles (min. 3 m wide). The section of fencing following the opening must start behind the preceding section, leaving an overlap of at least 8 m or 4 posts, and must resume its alignment gradually, without sharp angles. Its beginning should be reinforced as mentioned above.
- d) In the light of recent experience, the specification for the minimum number of fences necessary in relation to speed is modified by adding one as follows :
 - speeds up to 100 kmph : 2 fences
 - " 150 : 3 "
 - " 200 : 4 "
 - over 200 : 5 "

The number of fences should never be so great as to create rescue difficulties should a car become entangled.

2) GUARD_RAILS

(standard pattern as in Fig. 3 of CSI Safety Criteria).

- Washers : In several accidents in the past, a guardrail has become detached from its support due to the bolt-head pulling through the hole in the rail, a failure which, by allowing vertical movement of the rail, can have the gravest consequences for the driver.

After examination of the problem, the C.S.I. has reached the conclusion that the best solution is to use different bolts and it is hoped that eventually the companies concerned will develop these specially for motor racing applications. Meanwhile, it is essential to use adequate washers under the rounded bolt-heads.

The following specification is recommended, based on the standard Armco-type bolt :

- cut steel washer of 45 mm diameter (bolt hole approx. 18 mm diameter), 4 mm thick. Where the bolt head is provided with an oval shoulder, a circular seat should be milled in the washer to fit it (2 mm deep, 29 mm diameter).

N.B. - with the washer, it may be necessary to wedge the bolt head when tightening or undoing it.

(For non-standard rails, appropriate washers should be adopted with the advice of the makers).

- Tie bars : It should be noted that the tie bars (see Bulletin N° 88) are only obligatory where the distance between 2 guardrail supports is 2 m or more.

.../...

- End sections : The reinforcement specified in Bulletin N° 88 is applicable to both new and existing installations.

°
° °

INTERNATIONAL PENALTIES

Pronounced by the Automobilclub von Deutschland :

- 1) Suspension until 31st JULY 1975
Helmut BRANDHOFER, Munich
Reason : Has refused to start
- 2) Suspensions until 30th SEPTEMBER 1975
 - a) Hermann ALLMENDINGER, Gosbach
Reason : Has started by trickery
with an ineligible car (Art. 148 b).
 - b) Klaus GREZIUS, Remscheid
Reason : Has refused a later checking of his car (Art. 148 c)
 - c) Gottfried KUBALLA, Lauffen
Reason : Infringement of the Appendix J prescriptions.
- 3) Suspensions until 31st DECEMBER 1975
 - a) Knut BEYER, Frankfurt
Reason : Has had recourse to a non-sporting authority (Art. 58,3)
 - b) Hans-Erich FREUDENAU, Jöllenbeck
Reason : Inadmissible change of driver (Art. 148 c).
 - c) Günter ROSE, Berlin
Reason : has refused a later checking of his car.
 - d) Friedhelm SCHARTMANN, Rötgen
Reason : Has refused a later checking of his car.
- 4) Suspension until 31st MARCH 1976
Dieter KRINGS, Dortmund
Reason : Has infringed regulations, according to Art. 70, and refused to admit his suspension.
- 5) Suspension until 30th SEPTEMBER 1976
Hans-Dieter NOLTE, Babenhausen
Reason : Inadmissible change of driver.
- 6) Suspensions until 31st DECEMBER 1976
 - a) Karl-Heinz HACKLANDER, Wermelskirchen
Reason : Deliberate inobservance of the red flag.
 - b) Kurt NEULEN, Hösel
Reason : Inadmissible change of driver.
 - c) Werner SCHIFFER, Hösel
Reason : Inadmissible change of driver.

°
° °

.../...

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

.....

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS 1975/2
ADDITIONAL RECOGNITIONS LIST

VALABLES à PARTIR du VALID as FROM	1/2/1975
---------------------------------------	----------

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

(D) ALLEMAGNE Féd.

GROUPE 1

VOLKSWAGEN 5585 PKW Typ 2 (1795)

EXTENSIONS d'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

AUDI NSU 5582 Audi 50 1/1V - Extensions d'ailes
(Gr. 2 seult)

OPEL 5391 Manta 1900 11/5V - Injection
12/7E - Carrosserie - Freins

(GB) GRANDE-BRETAGNE

FORD 5214 Escort Deluxe 24/23V - Carter Sec (Gr2 seult)
5336 Capri 3 L 25/13V - Admission
5566 Escort RS 2000 10/8V - Rapport Pont AR

(J) JAPON

NISSAN 5568 Sunny 1400 3/3V - Culasse 16 soupapes
- Vilebrequin - Bielle
- Volant moteur : il est
précisé que cette extension est valable en Gr. 2
seult./It is pointed out that that extension is
only valid for Group 2.

TOYOTA 5437 Celica 1900 7/6V - Culasse 16 soupapes
- Embrayage
- Carter différentiel
(valable en Gr. 2 seult)

(S) SUEDE

VOLVO 5410 142/144 11/6V - Boîte 5 rapports
- Cloche embrayage
(Gr. 2 seult.)

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE KARTING PAR EQUIPES 1975

1.- GENERALITES

Le Championnat d'Europe de Karting par Equipes 1975 est réservé aux pilotes européens désignés par leur Autorité Sportive Nationale (A.S.N.) respective. Ils devront être porteurs d'une licence internationale en cours de validité.

Chaque nation devra engager une équipe comprenant au minimum 3 pilotes et au maximum 4. La composition de cette équipe peut varier d'une épreuve à l'autre.

Les équipes composées de moins de trois pilotes ne seront pas admises.

Deux mois avant son épreuve, l'organisateur devra adresser à toutes les A.S.N. européennes un extrait du règlement particulier de cette épreuve et, au Secrétariat de la C.I.K., joindre une attestation d'assurance, conformément à l'Art. 50 du Règlement International.

Chaque A.S.N. désireuse d'engager une équipe devra en aviser l'organisateur au plus tard 21 jours avant l'épreuve, ceci afin de lui permettre d'adresser aux A.S.N. concernées 6 dossiers complets de l'épreuve comprenant entre autres le règlement, l'horaire, les itinéraires, les possibilités de logement, etc...

En cas de forfait d'une équipe complète telle qu'elle avait été engagée, l'A.S.N. responsable devra verser à la F.I.A. une somme de F.S. 500 dans les 30 jours.

Les sommes ainsi versées alimenteront le fonds de prix commun des Championnats de la C.I.K.

Au cas où une A.S.N. organisatrice d'une épreuve C.I.K. ne respecterait pas l'une ou toutes les clauses et conditions d'une organisation, cette A.S.N. sera privée de la possibilité d'organiser une épreuve C.I.K. pendant 2 ans.

2.- EPREUVES

Le Championnat d'Europe par Equipes sera organisé en trois épreuves.

3.- ORGANISATION DES EPREUVES

L'organisation de chaque épreuve du Championnat d'Europe par Equipes sera placée sous la responsabilité directe de l'A.S.N., laquelle désignera le directeur de course, qui sera choisi parmi ceux admis par la C.I.K.

Pour chaque épreuve, la C.I.K. désignera trois commissaires sportifs et un expert technique.

.../...

4.- DISPOSITIONS TECHNIQUES

Les épreuves du Championnat d'Europe par Equipes sont ouvertes exclusivement aux karts de la catégorie "A" (100 cm³).

Les karts et les pilotes devront être en stricte conformité avec la réglementation en vigueur. Equipement : Selon Art. 12 du Règlement International.

Lors de l'inscription à la première manche à laquelle il prendra part, chaque pays indiquera les couleurs de l'équipement de ses pilotes (casques et combinaisons identiques pour tous les pilotes). Ces couleurs ne pourront plus être modifiées au cours des épreuves suivantes.

Chaque équipe pourra disposer, pour chaque pilote engagé, d'un châssis et de deux moteurs vérifiés et plombés (marqués) de façon à être en tout temps identifiables (voir Art. 43 et 44 du Règlement International).

L'échange des moteurs et des châssis est autorisé entre les différents pilotes d'une même équipe. Les changements de châssis doivent avoir lieu avant le départ d'une manche ou d'une finale et être dûment signalés par écrit à la direction de la course.

Les numéros dos-poitrine (ou autres) et celui du châssis doivent toujours être identiques.

5.- DEROULEMENT DES EPREUVES

Les trois épreuves se dérouleront sur des pistes homologuées par la C.I.K.

Chaque épreuve comprendra :

5.1. Un contrôle technique au cours duquel tous les engagés devront soumettre leur matériel (châssis avec les numéros de départ, moteurs, ainsi que l'équipement des pilotes selon l'Art. 12 du Règlement International).

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. Une ou plusieurs séances d'essais libres d'une durée totale de cinq heures au minimum s'il s'agit d'un circuit permanent. Sur une piste occasionnelle, selon la possibilité des organisateurs.

5.3. Une séance d'essais au cours de laquelle il sera procédé au contrôle des décibels.

5.4. Essais chronométrés : Pour chaque épreuve les nations (tous les pilotes) seront réparties en quatre séries (1 - 2 - 3 - 4) par tirage au sort effectué en présence d'au moins un Commissaire

.../...

International, à raison de 1 pilote de chaque nation au maximum par série.

Il ne pourra pas y avoir plus de 4 pilotes en même temps sur la piste. Ils partiront selon l'ordre des séries, c'est-à-dire les quatre premiers de la série 1, puis les quatre premiers de la série 2, puis les quatre premiers de la série 3, puis les quatre premiers de la série 4, suivis des 5^e, 6^e, 7^e, et 8^e de la série 1, puis les 5^e, 6^e, 7^e et 8^e de la série 2, etc...

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.

Les temps seront pris au moyen d'un appareil automatique placé à une hauteur de 25 cm maximum, avec une précision d'au moins 1/100^e de seconde.

Un classement par nation sera établi en additionnant les temps réalisés par les trois meilleurs pilotes.

Pour les équipes comprenant quatre pilotes, le plus mauvais résultat sera biffé.

Ce classement déterminera l'ordre des départs dans les manches éliminatoires.

En cas d'ex aequo : le temps du meilleur pilote départagera.

En cas de nouvel ex aequo : le temps du 2^eme pilote, etc...

5.5. Manches éliminatoires : Il sera constitué quatre nouveaux groupes.

Dans le groupe A partira l'équipe classée première aux essais chronométrés, dans le groupe B, l'équipe classée deuxième, dans le groupe C, l'équipe classée troisième, dans le groupe D, l'équipe classée quatrième et à nouveau dans le groupe A l'équipe classée 5^eme, dans le groupe B, la 6^eme, etc...

Chacun des groupes mentionnés ci-dessus 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 des éliminatoires aura une longueur comprise entre 12 et 13 km.

Tout pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectué.

.../...

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

A l'issue de chaque éliminatoire il sera établi un classement par nation, obtenu par l'addition des points attribués aux trois meilleurs pilotes de chaque nation, selon le barème suivant :

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

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

Pour chaque éliminatoire, chaque nation obtiendra un nombre de points selon le barème suivant :

1ère	100 points	
2ème	97 points	
3ème	95 points	
4ème	94 points	
5ème	93 points	etc...

A l'issue des éliminatoires on établira un classement par l'addition du total des points obtenus par chaque nation lors des manches éliminatoires auxquelles elle a participé.

En cas d'ex aequo, le classement des essais chronométrés départagera.

La nation totalisant le plus de points sera classée première.

Les six premières nations classées seront qualifiées pour les finales.

5.6. Manches de repêchage(s) et de classement : les nations non qualifiées pour les finales participeront à la(les) manche(s) de repêchage(s) qui se disputera(ont) sur une distance de 12 à 13 km.

Seront repêchées et participeront aux finales les deux premières nations (ayant totalisé le plus de points lors du repêchage, selon le barème et le système des éliminatoires).

Lorsque le nombre des participants engagés est supérieur à 56, la manche de repêchage sera disputée en deux reprises, soit un pré-repêchage et un repêchage, le pré-repêchage étant réservé aux nations classées dernières aux éliminatoires.

Les nations classées 1ère et 2ème se qualifient pour le repêchage.

Pour le repêchage, la répartition des équipes se fera de la manière suivante :

a) Si c'est un nombre pair :
la moitié des meilleures nations non qualifiées pour les finales va en repêchage et l'autre en pré-repêchage ;

.../...

- b) Si c'est un nombre impair :
la moitié (arrondie au-dessus) des meilleures nations dispute le repêchage, les autres nations le pré-repêchage.

5.7. Finales : Elles se disputeront sur deux manches de 19 à 20 km, séparées par un intervalle de 20 minutes au moins.

6.- POSITION DE DEPART

6.1. Pour les manches éliminatoires : l'ordre de départ sera déterminé par le résultat des essais chronométrés de chaque nation (voir ex. page VIII).

6.2. Pour le pré-repêchage et le repêchage ainsi que pour la 1ère finale : l'ordre de départ sera déterminé par le classement des nations à l'issue des éliminatoires (voir ex. page VIII)

6.3. Pour la deuxième finale : Par le résultat de la première

Les deux équipes repêchées partiront respectivement à la 7ème et 8ème place de la 1ère finale.

Les deux équipes classées premières du pré-repêchage partent respectivement aux deux dernières places du repêchage.

Pour les manches éliminatoires, pré-repêchage, repêchage et finales, le capitaine déterminera la position de ses pilotes en fonction des places attribuées à son équipe. Aucune modification ne sera autorisée durant les 5 minutes précédant le départ.

7.- CLASSEMENTS

7.1. Classement des finales : Il sera établi un classement par nation pour chacune des finales selon le système et les barèmes des éliminatoires soit :

à la 1ère	0 point
à la 2ème	2 points
à la 3ème	3 points

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

7.2. Classement de l'épreuve : Il sera déterminé par l'addition des points obtenus par chaque nation lors des deux finales, selon le barème suivant :

à la 1ère	100 points	
à la 2ème	97 points	
à la 3ème	95 points	
à la 4ème	94 points	
à la 5ème	93 points	etc...

En cas d'ex aequo, le résultat de la deuxième finale sera déterminant.

En cas d'ex aequo à la 1ère et/ou à la 2ème finale, le classement des essais chronométrés sera déterminant.

Le classement des équipes ne participant pas aux finales sera le suivant :

L'équipe classée 3ème du repêchage obtiendra la 9ème place du classement général, la 4ème la 10ème place, etc..., jusqu'à la dernière équipe classée au pré-repêchage.

7.3. Attribution des points pour le Championnat d'Europe par Equipes

1ère équipe	100 points	
2ème équipe	97 points	
3ème équipe	95 points	
4ème équipe	94 points	
5ème équipe	93 points	etc...

7.4. Classement général du Championnat d'Europe par Equipes : Le cumul des points déterminera le classement définitif du Championnat.

Toute nation qui aura déclaré forfait à la dernière épreuve ne sera pas classée. En cas d'ex aequo, le résultat de la dernière épreuve sera déterminant.

8.- AUTRES DISPOSITIONS

Pilote doublé : Tout pilote doublé, pour quelque raison que ce soit, dès le 1er 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 effectué.

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.

9.- RECLAMATIONS

Les réclamations ne peuvent être présentées que par le capitaine de l'équipe. Elles devront être remises sous forme écrite au directeur de course ou à son adjoint dans la demi-heure qui suit l'affichage du classement officieux, accompagnées 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 (Art. 178-182).

10.- FONDS DE PRIX

.../...

Chaque A.S.N. ayant inscrit une équipe au Championnat d'Europe par Equipes versera une somme de F.S. 100 à la F.I.A. pour alimenter le Fonds de Prix commun 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 8 équipes.

L'épreuve sera annulée si le nombre d'équipes engagées est inférieur à cinq.

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 les participants soient informés à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

Seul le texte français fait foi.

Voir exemple page suivante.

A) Exemple résultats des essais chronométrés, total des 3 meilleurs temps

1ère SF va en gr. A	5ème CH va en gr. A	9ème S va en gr. A
2ème NL va en gr. B	6ème I va en gr. B	10ème F va en gr. B
3ème YU va en gr. C	7ème L va en gr. C	11ème GB va en gr. C
4ème E va en gr. D	8ème N va en gr. D	12ème P va en gr. D

B) Exemple de composition des Groupes

<u>A</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>D</u>
SF	NL	YU	E
CH	I	L	N
S	F	GB	P

C) Exemple de la grille de départs aux éliminatoires, manche A-B
(après les essais chronométrés), 1 pilote de chaque équipe

pilote	équipe	NL	pilote	équipe	SF	← corde
"	"	I	"	"	CH	
"	"	F	"	"	S	
"	"	NL	"	"	FL	
"	"	I etc.	"	"	CH etc.	

D) Exemple résultats après les manches éliminatoires

équipes	1ère SF	{ vont directement en FINALES	équipes	7ème I	{ vont en REPECHAGES
	2ème S			8ème F	
	3ème CH			9ème L	
	4ème NL			10ème GB	
	5ème YU			11ème P	
	6ème E			12ème N	

E) Exemple départs aux repêchages

pilote	équipe	F	pilote	équipe	I	← corde
"	"	GB	"	"	L	
"	"	N	"	"	P	
"	"	F	"	"	I	
"	"	GB etc.	"	"	L etc.	

F) Exemple résultats après les repêchages

équipes	1ère F	{ vont en FINALES	équipes	3ème GB	{ sont classées respectivement aux 8è/9è etc. places
	2ème I			4ème N	
			etc...		

G) Exemple grille de départs à la 1ère finale

pilote	équipe	S	pilote	équipe	SF	← corde
"	"	NL	"	"	CH	
"	"	E	"	"	YU	
"	"	I	"	"	F	
"	"	S	"	"	FL	
"	"	NL etc.	"	"	CH etc.	

REGULATIONS OF THE 1975 EUROPEAN KARTING CHAMPIONSHIP BY TEAMS

1.- GENERALITIES

The 1975 European Karting Championship by Teams is reserved for European Drivers, nominated by their own National Sporting Authority (N.S.A.). They must have a valid international licence.

Each nation may enter one team including a maximum number of 4 drivers and a minimum number of 3 drivers. The composition of this team may change from an event to another.

Teams consisting of less than 3 drivers will not be admitted.

Two months before his event, the organizer will send a condensed copy of the Supplementary Regulations of this event to all European NSAs, and an attestation of insurance, in accordance with Article 50 of the International Regulations, to the CIK Secretariat.

Each National Sporting Authority wishing to enter a team in the Championship will have to notify the organizer's Secretariat no later than 21 days before the event - this in order to let him the time to send to the National Sporting Authority involved 6 comprehensive briefs including the regulations, the time-table, the itineraries, the accommodation, hotels, restaurants, etc.

Should a complete team, such as engaged, withdraw, the NSA responsible will pay the FIA the sum of 500 Sw.frs within 30 days.

The so-paid sums will contribute to the common prize fund of the CIK Championships.

Should a NSA organizing a CIK event not observe one or all of the provisions and prescriptions in the organization of an event, this NSA will be deprived of the possibility of organizing a CIK event for two years.

2.- EVENTS

The European Karting Championship per Teams will be organized in 3 events.

3.- GENERAL ORGANIZATION

The NSA will have the direct responsibility of organizing each event of the European Karting Championship per Teams and will appoint the Clerk of the Course who will be selected from those approved by the CIK.

For each event, the CIK will appoint 3 Stewards and a technical expert.

.../...

4.- TECHNICAL PROVISIONS

The events of the European Karting Championship are open solely to Class "A" Karts (100 cc).

Karts and drivers must be in strict compliance with the current international regulations. Equipment in compliance with Article 12 of the International Regulations

When entering its team for the first heat in which it will run, each nation will have to declare the colours of its drivers (helmets and overalls similar for all of them). These colours must not be modified for the following events.

For each driver entered, a team may dispose of one chassis and two engines checked and sealed in such a way as to be easily identifiable. ((see Art. 43 and Art. 44 of International Regulations).

The exchange of engines and chassis between drivers of a same team is allowed. The exchange of chassis must take place before the starting of a heat or a final and be duly notified in written form to the Clerk of the Course.

"Chest and Back", or other numbers, should always be identical, as should chassis number.

5.- RUNNING OF THE EVENTS

The three events will be run on tracks recognized by the CIK.

Each event will be run as follows :

5.1. A technical control, during which all the entrants will subject their material (chassis with starting numbers, engines, and the equipment of drivers in compliance with Article 12 of the International Regulations).

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. One or several free practice sessions, of a 5-hour minimum total duration, if it is a permanent track. On an occasional track, according to the possibilities of the organizers.

5.3. Practice seance during which a decibel control will take place.

5.4. Timed practice. For each event, all drivers of the various countries 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 group.

There will not be more than 4 drivers on the track at the same time. They will start according to the order of the groups, i.e.

.../...

the first four of the 1st group, then the first four of the 2nd group, then the first four of the 3rd group and finally the first four of the 4th group, followed by the 5th, 6th, 7th and 8th of the 1st group, the 5th, the 6th, the 7th and 8th of the 2nd group, etc.

Each driver will 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 times will be recorded by means of an automatic apparatus placed at a maximum height of 25 cm (10 inches), precise to the 100th of a second at least.

A classification per country will be established by adding up the times of the best three drivers.

For teams consisting of four drivers, the poorest result will not be taken into consideration.

This classification will determine the starting orders in the elimination heats.

In case of a tie, the time of the best driver will be decisive.

Should a new tie occur, the time of the 2nd driver will be decisive, etc.

5.5. Elimination heats : four new groups will be composed :

In Group A, the team classified first in timed practice will start, in Group B the team classified second, in Group C the team classified third, in Group D the team classified fourth, then in Group A, the team classified 5th, in Group B the 6th, etc.

Each group hereabove mentioned will compete with the others; 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 between 12 and 13 km.

Any driver who will not cover the total number of laps 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.

At the end of those elimination heats, a classification per country will be established adding up the points won by the best three drivers of each nation according to the following point scale :

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

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

For each elimination heat, each nation will obtain a number of points according to the following point scale :

1st	100 points	
2nd	97 points	
3rd	95 points	
4th	94 points	
5th	93 points	etc.

At the end of the elimination heats, a classification will be established by the adding-up of the total of the points obtained by each nation during the elimination heats in which it took part.

In case of a tie, the classification of the timed practice will be determining.

The nation which has the smallest total of points will be classified first.

The first six nations classified will be qualified for the finals.

- 5.6. Second chance and classification heats : the non-qualified nations will run the second chance heat(s) which will be held over 12 to 13 km.

The first two nations (having obtained the biggest total number of points during the second-chance heat(s), according to the point scale and the system of the elimination heats) will get a second chance and run the final.

If the number of entrants is superior to 56, the second-chance heat will be run in two times, i.e. a pre-second chance and a second-chance, the pre-second chance being reserved for the nations classified last in the elimination heats.

The nations classified 1st and 2nd will qualify for the second-chance.

For the second-chance, teams will be divided as follows :

.../...

- (a) if there is an even number :
half the best nations not qualified for the finals will have a second chance and the other half will have a pre-second chance.
- (b) if it is an odd number :
half the best nations (this number being rounded up) will get the second chance, the other nations the pre-second chance.

5.7. Finals : They will be run in two heats of 19 to 20 km, divided by an interval of at least 20 minutes.

6.- STARTING POSITION

- 6.1. For the elimination heats : the starting order will be determined by the times realized at the timed laps (see example page XVI)
- 6.2. For the pre-second chance, the second chance and the 1st final : the starting order will be determined by the classification of the different nations at the end of the elimination heats. (see example page XVI)
- 6.3. For the second final : by the result of the first one.

The two teams which have got the second chance will take the 7th and the 8th positions of the first final.

The two teams classified first at the pre-second chance will take the last two positions in the second chance.

For the elimination heats, pre-second chance, second chance and finals, the captain will determine the position of his drivers according to the positions granted to his team. No modification will be authorized during the five minutes preceding the start.

7.- CLASSIFICATIONS

- 7.1. Classification of finals : a classification per nation will be established for each of the finals according to the following system and elimination heats point scale, i.e. :

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

and so on with a regular increase of one point.

- 7.2. Classification of the event : it will be determined by the adding up of the points obtained by each nation during the two finals, according to the following point scale :

.../...

1st	100 points
2nd	97 points
3rd	95 points
4th	94 points
5th	93 points etc.

In case of a tie, the result of the second final will be determining.

In case of a tie at the first and/or the second final, the classification of the timed practice will be determining.

The classification of the teams which do not participate in the finals will be as follows :

The team classified 3rd of the second chance will take the 9th position at the general classification, the 4th the 10th position, etc. up to the last team classified at the pre-second chance.

7.3. Granting of points for the European Championship per Teams :

1st team	100 points
2nd team	97 points
3rd team	95 points
4th team	94 points
5th team	93 points etc.

7.4. General classification of the European Championship per Teams :

The total of the points will determine the final classification of the Championship.

Any nation which withdrawn from the last event will not be classified. In case of a tie, the result of the last event will be determining.

8.- OTHER PROVISIONS

Overtaking : Any driver overtaken, whatever the reason, during the first 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.

9.- PROTESTS

Protests can only be lodged by the captain of a national team. They will be submitted in written form, within the half-hour following the unofficial announcement of the classification to the Clerk of the Course or his assistant, with a deposit worth 100 Sw.Frs. In

.../...

the absence of the Clerk or the Assistant-Clerk of the Course, protests must be submitted to the Sporting Stewards of the event or to one of them. The deposit will be returned if the protest is deemed to have been well founded.

The decision given by the Sporting Stewards, in conformity with Articles 168-176 of the International Sporting Code, will be final, except as regards cases of national or international appeal provided for in the International Sporting Code (articles 178-182).

10.- PRIZE FUND

Each National Sporting Authority having entered a team in the European Championship per Teams will pay the FIA the sum of 100 Sw. Frs 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 event may be cancelled if the number of teams engaged is inferior to five.

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, 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 modifications or additions which have been made to the regulations.

The French text should be considered as the authentic version.

See examples on next page.

.../...

A) Example - Results of the timed practice, total of the best 3 times

1st SF goes to gr. A	5th CH goes to gr. A	9th S goes to gr. A
2nd NL " " B	6th I " " B	10th F " " B
3rd YU " " C	7th L " " C	11th GB " " C
4th E " " D	8th N " " D	12th P " " D

B) Example of group composition

<u>A</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>D</u>
SF	NL	YU	E
CH	I	L	N
S	F	GB	P

C) Example of the starting grid in the elimination heats, heat A-B (after the timed practice), 1 driver of each team

driver team NL	driver team SF	← pole position
" I	" CH	
" F	" S	
" NL	" SF	
" I etc.	" CH etc.	

D) Example : Results after the elimination heats

teams 1st SF	{ go directly to the FINALS	teams 7th I	{ get a SECOND CHANCE
2nd S		teams 8th F	
3rd CH		teams 9th L	
4th NL		teams 10th GB	
5th YU		teams 11th P	
6th E		teams 12th N	

E) Example : Start at the second chance

driver team F	driver team I	← pole position
" GB	" L	
" N	" P	
" F	" I	
" GB etc.	" L etc.	

F) Example : results after the second chance

teams 1st F	{ go to the FINALS	teams 3rd GB	{ are classified respectively 8th, 9th, etc.
2nd I		teams 4th N	
		etc.	

G) Example : starting grid at the first final

driver team S	driver team SF	← pole position
" NL	" CH	
" E	" YU	
" I	" F	
" S	" SF	
" NL etc.	" CH etc.	

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1975

CIRCULAIRE N° 1

Date	Pays	Classe	Epreuve	Circuit	Observations
JUIN 15	PL	A-C	Course à Koszalin	Koszalin	Org. : Automobilklub. Koszalin, ul. P. Findera 10. tél. 47-4
JUIL. 12/13	D	A-C	Schwarwald Pokal		Org. K.C. Hüfingen. Baar im KCD/AvD. 7760 Radolfzell 16/Böhringen Hölzlestr. 37. tél. 07732-54581
22	PL	A-C	Coupe "Ziemia Kozielska"	Kozle	MZKS "odra". Kozle Ul 1 Muja 13 tél. 58 83
SEPT. 7	PL	A-C	Coupe "Ziemia Dolnoslas Dolnoslaska"	Wroclaw	Automobilklub Dolnoslaski. Wroclaw. ul. Swierczewskiego 95. tél. 345-41
21	D	A-C	Int ADAC Kart Rennen- Manching		Nouvelle date : 19/20 Juillet New date : 19/20 July
OCT. 11/12	D	A-C	Int. AvD/KCD Kart- rennen Hüfingen		Org. : K.C. Hüfingen-Baar im KCD/AvD. 7760 Radolfzell 16/Böhringen Hölzlestrasse 37. tél. 07732-54581
11/12	D	A-C	Pokal Kartrennen der Stadt Hagen	Hagen	Nouvelle date : 4/5 Octobre New date : 4/5 October

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1975

CIRCULAIRE N° 3

CATEGORIES	{	I+ Epreuves Internationales Libres / Full International Events		I Epreuves Internationales / International Events	
		Formule 1	F1	Grand Tourisme Spécial	GT4
Formule 2	F2	Sport	SP5	Formule Libre ... F/L	Formules 5000 F/5000
Formule 3	F3	Course bi-place	2S7	Formule Renault . F/R	Stock-cars T/SC
Tourisme	T1	Formule V	F/V	Tourisme Sudam .. T/S	Dragsters DRG
Tourisme Special	T2	Formule Super V	F/SV	Formule Sudam .. F/S	
Grand Tourisme .	GT3	Formule Ford	F/F	Formule Tasman .. F/T	

EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUIT

<u>Date</u>	<u>Cat.</u>	<u>Pays</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
1/2 Fév.	I	F	Ronde Hivernale Serre Chevalier	Nelle date : 15/16 FEVRIER
16 Fév.	I+	USA	Daytona 500 (T/SC)	Nelle date : 14/16 FEVRIER Adjonction : T2
8/9 Mars	I+	P	Grande Premio do Estoril (Champt. d'Europe de F2)	Adjonction : F/SV
29/31 Mars	I+	D	Nürburgring (Champt. d'Europe pr Voitures jusqu'à 2 Litres)	Annulé / Cancelled
5/6 Avr.	I	MAL	Malaysia Grand Prix	Nelle date : 29/30 MARS
3 Mai	I+	USA	Lime Rock	2S7 remplacé par/replaced by F/5000 Nouveau circuit/New race course : POCONO
3/4 Mai	I+	F	Mobil Run	Nelle date : 12/13 AVRIL devient/becomes I

25 Mai	I	CDN	Westwood (F/ATL)	Nelle date : 1er JUIN
8 Juin	I	CDN	Edmonton (F/ATL)	Nelle date : 25 MAI
8 Juin	I+	S	GP Suède	Nelle appellation/New name : POLAR GP SUEDE
12/13 Juil.	I	D	Grosser Preis der Tourenwagen Nürburgring (Champt d'Europe pr Voitures de Tourisme)	Adjonction : F/SV
24 Août	I+	USA	Mid Ohio 6 Hours (T2, GT4)	Nelle inscr./New entry. Org.: IMSA. P.O.Box 805. Fairfield, Connecticut.
14 Sept.	I+	I	Grand Prix Ville de Bologne (F1)	Adjonction : T1
28 Sept.	I+	USA	Long Beach Continental 5000 (F/5000)	Nelle inscr./New entry. Org.: SCCA. P.O.Box 22476. Denver, Colorado.

COURSES de COTES - AUTOCROSS - RALLYCROSS - SLALOMS and DRAGSTERS

15/16 Mars	D		Slalom Düsseldorf-Zolder	Annulé / Cancelled
6 Avril	NL		Rallycross Valkenswaard	Nelle date : 13 AVRIL
13 Avril	B		Rallycross Arendonk	Nelle date : 6 AVRIL
26/27 Avril	D		Course de côte Dünsberg	Nelle date : 13 AVRIL
10/11 Mai	D		Autocross Bonn	Nelle date : 24/25 MAI
14/15 Juin	GB		Silverstone DRG	Nelle inscr./New entry. Org.: National Drag Racing Club. 209/211 North str. Romford, Essex.
28/29 Juin	GB		Slalom Blackbush	Nelle inscr./New entry. Org.: R.G. Den- nis. 72 Lakeside Road. Ash Vale, Aldershot, Hants.
6/7 Septembre	GB		Snetterton DRG	Nelle inscr./New entry. Org.: National Drag Racing Club. adresse ci-dessus/ above.
7 Septembre	D		Slalom Bildstock	Nelle date : 21 SEPTEMBRE

.../...

14/15 Septembre	GB	Santa Pod (DRG)	Nelle date : 20/21 SEPTEMBRE
12 Octobre	D	Course de côte Oberallgäu-Missen (T1,T2,GT3,GT4,SP5,2S7,F2,F3,F/V,F/SV)	Nelle inscr./New entry. Org.: MSC Oberstaufen (ADAC). 8974 Oberstaufen. Schlossstr. 20. tél. 08386-2384
<u>R A L L Y E S</u>			
6/9 Mars	D	Rallye Stuttgart Solitude Charbonnière	Nelle inscr./New entry. Org.: ADAC- gau Württemberg e.V. 7000 Stuttgart. Richard-Wagner str. 53. tél. 0711-23.46.46
12/13 Avril	D	Wallonen-Rallye Otterberg	Nelle date : 19/20 AVRIL.
22/27 Avril	NL	Tulip Rally (Champt. d'Europe des Rallyes)	Annulé/Cancelled
3/4 Mai	D	Oris Rallye	Nelle date : 23 OCTOBRE
16/18 Mai	D	Feldschlösschen-Rallye	Annulé / Cancelled
4/5 Octobre	YU	Rallye Bratstvo i Jedinstvo	Nelle inscr./New entry. Org. Auto-reli i Turing Klub "Srbija". Vele Nigrinove 7. 11000 Beograd. tél. 457-677
11/12 Octobre	D	Rallye Weser-Ems	Nelle inscr./New entry. Org.: Automobil- sportclub Bremen (ADAC). 28 Bremen. Bismarckstrasse 149. tél. 0421/77949.
21/22 Novembre	NL	Star Rally	Nelle date : 14/15 NOVEMBRE
7/8 Décembre	I	Rallye Valli Piacentine	Nelle inscr./New entry. Org. AC Piacen- za. Via Chiapponi 37.
16/19 Décembre	CI	Rallye du Bandama	Nelle inscr./New entry. Org. Ecurie Ivoire. B.P. 6222. Abidjan. tél. 35.73.97

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1975

Suite à la liste d'épreuves publiée au Bulletin N° 89 retirées du Calendrier dans l'attente de l'envoi des dossiers de circuits correspondants, il est précisé que les épreuves figurant ci-dessous sont réinscrites au Calendrier, suite à l'envoi desdits dossiers :

Further to the list of events published in Bulletin 89, as being withdrawn from the Calendar pending reception of the relevant circuit dossiers, the events below are reinstated following the reception of same :

30	Mars	Bay Park (T1,T2,SP5,F/F,F/V)	NZ
3/4	Mai	Flugplatz Sembach (Gr 1 à 7, F2,F3,F/SV,F/F)	D
18	Mai	Oran Park (F/L)	AUS
25	Mai	Westwood (F/ATL)	CDN
14/15	Juin	Flugplatz Mainz Finthen (Gr 1 à 7, F/SV,F/F)	D
22	Juin	Gimli (F/ATL)	CDN
20	Juillet	Flugplatz Diepholz (Gr 1 à 4, F/V, F/SV)	D
27	Juillet	Flugplatz Wunstorf (Gr 1 à 4, F/V, F/SV)	D
16/17	Août	Flugplatz Kassel-Calden (Gr 1 à 7, F3, F/SV)	D
17	Août	Halifax (F/ATL)	CDN
24	Août	Flugplatz Mainz Finthen (Gr 1 à 7, F/V, F/SV, F3, F/F)	D
31	Août	Ring Knutstorp (T2, F3)	S
7	Sept.	Torun (T1, T2, F/L)	PL
26	Oct.	Bay Park (T1, T2, F/V)	NZ
28	Nov.	Bay Park (T1, F/F, F/T, F/V)	NZ
