

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

BULLETIN SPORTIF

N° 92 - Avril 1975

S O M M A I R E

	<u>Page</u>
Annuaire du Sport Automobile 1975	1
Addenda & Corrigenda :	
Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme	} 1
Championnat d'Europe des Marques pour Voitures jusqu'à 2 Litres	
Droit de délivrer des Licences	1
Liste des Pilotes de Rallyes Prioritaires 1975	2
Règlement type des Courses de Formule 1	2 à 20
Indications obligatoires à faire figurer dans les Règlements Particuliers	20
Inscriptions d'Epreuves Internationales pour Voitures Ancien- nes & Critères auxquels doivent correspondre ces épreuves	20
Décisions de la S/C des Circuits & de la Sécurité (photos, entre pages 24 & 25)	} 22 à 24
Liste Additionnelle d'Homologations 1975/4	47 à 51
Calendrier International du Karting 1975 - Circ. N° 3	} feuille verte
Calendrier Sportif International 1975 :	} feuilles roses
Circulaire N° 5	
Epreuves réinscrites au Calendrier 1975	
Informations de dernière minute	

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

MOTOR SPORT BULLETIN

.....

N° 92 - April 1975

C O N T E N T S

	<u>Page</u>
1975 Year Book of Automobile Sport	25
Addendum & Corrigendum :	
European Championship for Touring Cars	25
European Championship for Makes of Cars up to 2 L.	
Right to issue Licences	25
1975 Seeded Rally Drivers	2
Model Supplementary Regulations for F 1	26 to 42
Information compulsorily included in the Supplementary Regulations	42
Entry of International Events for Historical Cars and Criteria to be met by these Events	43
Decisions of the Sub-Commission for Circuits & Safety (photos, between pages 24 & 25)	44 to 46
Additional Recognition List 1975/4	47 to 51
1975 International Karting Calendar - Circular N° 3	green sheet
1975 International Sporting Calendar :	
Circular N° 5	pink sheets
Events reinstated in the 1975 Calendar	
Stop-press information	

°
° °

ANNUAIRE DU SPORT AUTOMOBILE 1975

L'Annuaire du Sport Automobile 1975 est disponible au Secrétariat de la C.S.I. ou au Secrétariat des différentes Autorités Sportives Nationales

au prix de F.F. 48,00

Il contient cette année les différentes Annexes B, D, G, H, I et J du Code Sportif International, la Liste des Voitures Homologuées, les Règlements des Championnats, la Liste des Circuits Internationaux Homologués, et le Calendrier International.

Il est expédié, sur commande accompagnée du paiement par chèque ou virement postal à l'ordre de la FIA (compte Paris 2 311 83), ou par virement à la Lloyds Bank, 43 Bld des Capucines, 75008 Paris, (compte 121/649 678).

°
° °

ADDENDA et CORRIGENDA

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES VOITURES DE TOURISME

- ERREUR DANS L'ANNUAIRE 1975 - Section orange, Page 38, Art. 3

" LIRE : Les épreuves qualificatives devront avoir une durée mini- "
" male de 3 h 1/2 ou une longueur minimale de 500 km. "

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES MARQUES POUR VOITURES JUSQU'A 2 L.

Il est rappelé que les règlements financiers et sportifs qui régissent ce Championnat sont ceux publiés dans les Bulletins 48 (Juin 1971) et 56 (Février 1972) en addition de ceux publiés dans l'Annuaire Sportif 1975, page 30, section orange.

°
° °

DROIT DE DELIVRER DES LICENCES

ART. 110 du CODE SPORTIF.

Il est précisé que cet article s'interprète dans le sens qu'un pilote ne peut changer de nationalité de licence dans l'année en cours.

°
° °

.../...

LISTE DES PILOTES DE RALLYES PRIORITAIRES

1975

ALEN	Markku	(SF)	LINDBERG	H.	(S)
ANDERSSON	Ove	(S)	MÄKINEN	Timo	(SF)
ANDRUET	Jean-Claude	(F)	MEHTA	Shektar	(EAK)
BALLESTRIERI	Amilcare	(I)	MIKKOLA	Hannu	(SF)
BEAUMONT	Marie-Claude	(F)	MUNARI	Sandro	(I)
BISULLI	Giulio	(I)	NICOLAS	Jean-Pierre	(F)
BORGES	Antonio	(P)	PAGANELLI	Alcide	(I)
BOYCE	Walter	(CDN)	PINTO	Rafaele	(I)
BLOMQVIST	Stig	(S)	ROHRL	Walter	(D)
CARLSSON	Lars	(S)	RUSSLING	Klaus	(A)
CLARK	Roger	(GB)	THERIER	Jean-Luc	(F)
DARNICHE	Bernard	(F)	THOMINZ	Donatella	(I)
FAGNOLA	Alfredo	(I)	VERINI	Maurizio	(I)
HENDERSON		(USA)	WALDEGAARD	Bjorn	(S)
JODINGER	Singh	(EAK)	WARMBOLD	Achim	(D)
LAMPINEN	Simo	(SF)			

°
° °

REGLEMENT TYPE DES COURSES DE FORMULE 1

GRAND PRIX DE
D A T E

Art. 1 - DEFINITION DE L'EPREUVE

Le Club, sous la responsabilité que lui a délégué le (A.S.N.) organise le Grand Prix de sur le circuit de
Cette épreuve internationale est réservée aux voitures de Formule 1 et compte pour le Championnat du Monde des Conducteurs de la F.I.A. ;

.../...

l'épreuve est également qualificative pour la Coupe Internationale des Constructeurs de Formule 1.

Au cas où, pour une épreuve donnée, le nombre des voitures de Formule 1 serait insuffisant, l'organisateur aura la possibilité, après en avoir demandé l'autorisation à la CSI, d'admettre sur la grille de départ en plus des voitures de Formule 1 retenues, les voitures suivantes :

F 2, F INDY, F/5000 et F/A

Pour être admises à prendre le départ, ces voitures devront avoir répondu aux minima de qualification et être conformes aux spécifications techniques de la formule à laquelle elles appartiennent. Leur place sur la ligne de départ sera déterminée par les temps réalisés aux essais, toutes formules confondues. L'attribution des points pour le Championnat du Monde des Conducteurs se fera selon le barème en vigueur (voir Annuaire CSI : prescriptions générales).

Art. 2. - ORGANISATION

L'épreuve sera organisée en conformité avec les prescriptions du Code Sportif International, les prescriptions générales applicables à tous les Championnats de la FIA, les règlements spécifiques du Championnat du Monde publiés à l'Annuaire de la FIA 1975 et ses règlements particuliers. Tous les concurrents s'engageront à respecter ces règlements de par le fait même de leur inscription dans la course. En cas de divergence entre ces règlements et les règlements publiés dans l'Annuaire mentionné ci-dessus, ces derniers feront foi.

Le Comité d'organisation sera constitué comme suit :

.
.
Adresse
Téléphone Télex

Art. 3 - PARCOURS - DISTANCE - SENS DE LA COURSE

- a) L'épreuve se déroulera sur le circuit de
Longueur d'un tour kms.
- b) La distance de l'épreuve sera de tours et représentera une distance totale de kms.
- c) Sens de la course : sens des aiguilles d'une montre ou sens inverse.
(Rayer la mention inutile).

N.B. - Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leurs voitures dans le sens inverse sous peine d'être immédiatement exclus de la course. Il n'est permis de pousser une voiture dans le sens inverse, sous surveillance officielle, que pour la dégager d'une situation malencontreuse.

Art. 4 - VOITURES

- a) L'épreuve sera réservée aux voitures de la Formule I internationale, comme stipulé aux articles 293 et 296 de l'Annexe J du Code Sportif International (exception faite des dispositions prévues à l'article 1 de ce règlement).
- b) Le nombre maximum de voitures admises au départ sera de
- c) L'emploi des couleurs distinctives de nationalité n'est pas obligatoire comme stipulé à l'Annexe I du Code.
- d) Le nom du pilote sera inscrit sur la voiture. Les lettres devront avoir une hauteur de cm.
- e) La publicité sur les voitures est autorisée dans les limites fixées par l'Autorité Sportive Nationale des concurrents. (S'il existe des règlements gouvernementaux contrôlant la publicité ou des conditions spéciales imposées aux organisateurs, ceci devra être clairement indiqué). (Se référer aux bulletins 80 et 84 de la CSI).
- f) Sur chaque voiture figurera son numéro de course (Art. 35).

Art. 5 - CARBURANT

Le carburant utilisé sera du type commercial, comme prescrit à l'art. 253 w) de l'annexe J du Code. L'emploi de tout autre carburant entraînera l'exclusion de la course. Le carburant sera vendu dans le paddock à ceux qui désireront l'employer (ou ne sera pas distribué par les organisateurs ; dans ce cas les concurrents devront prendre leurs propres dispositions). (Rayer la mention inutile).

Art. 6 - LICENCES DE PILOTES & DE CONCURRENTS

- a) Tous les concurrents et les pilotes devront être possesseurs de licences internationales prévues par le Code, valables pour l'année 1975 et délivrées par leur Autorité Sportive Nationale.
- b) Le permis de conduire, s'il en existe un dans le pays d'origine devra être obligatoirement présenté.

Art. 7 - ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement, présentées sur le formulaire délivré par les organisateurs et signées par le concurrent, devront être reçues par au plus tard le à minuit. L'ouverture des engagements se fera le 1975. Les engagements pourront être contractés par télégramme ou par télex mais devront obligatoirement être confirmés par une lettre expédiée avec le télégramme. Les demandes d'engagement devront être accompagnées de photos des pilotes et du personnel de l'équipe (mais ceci n'est pas obligatoire.)

Les concurrents et les pilotes étrangers ne pourront participer

.../...

à l'épreuve sans avoir reçu l'autorisation préalable de leur Autorité Sportive Nationale qui fera figurer son accord sur le formulaire de demande d'engagement ou dans une lettre séparée annexée au formulaire de demande.

Les organisateurs peuvent refuser un engagement sans avoir à signifier les raisons de leur décision. Toutefois, ils en informeront l'Autorité Sportive Nationale du concurrent et/ou le pilote dans les 48 heures par l'intermédiaire de (ASN)

Si un concurrent ou un pilote régulièrement inscrit ne participe pas à la course, il sera soumis aux prescriptions de l'Article 69 du Code sauf s'il s'agit d'un cas de force majeure reconnu.

Les organisateurs se réservent le droit d'annuler la course si le nombre des voitures engagées est inférieur à ou en cas de force majeure.

La liste des voitures et des pilotes engagés sera publiée le 1975.

Art. 8 - DESIGNATION DES PILOTES

- a) Le pilote titulaire et son éventuel suppléant seront désignés dans le délai de clôture des engagements (Art. 7).
- b) Toutefois, sur demande des concurrents présentée avant la fin des vérifications techniques des voitures (Art. 9) les Commissaires sportifs pourront accepter le remplacement d'un conducteur (titulaire ou suppléant). Le concurrent est libre d'utiliser les pilotes qu'il a désignés sur toutes ses voitures.
- c) En cas d'indisponibilité d'un conducteur (titulaire ou suppléant) le jour de la course, un pilote de remplacement pourra être admis par les Commissaires Sportifs, à condition qu'il observe les prescriptions des articles 6, 7, 9 et 10.
- d) Tout changement de pilote durant la course ne pourra s'effectuer qu'aux stands sous le contrôle des commissaires, et entre les pilotes désignés par un même concurrent exclusivement. Dans ce cas aucun des pilotes ne recevra de points pour le Championnat.

Art. 9 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

- a) Tous les concurrents (ou leur représentant si celui-ci détient une procuration écrite) devront se présenter avec leur voiture aux vérifications techniques qui se dérouleront le entre et heures sur le paddock du circuit de Les licences de compétition des concurrents devront être présentées lors des vérifications des voitures.
- b) La vérification consistera en un contrôle des documents - licence, permis de conduire, fiche médicale internationale, etc... - et sera suivie d'un examen médical pour les pilotes si cela est prévu par l'organisateur.

3. 2^{ème} jour à 1 h.

Intervalle : 30 m

4. 2^{ème} jour à 1 h 1/2

Les organisateurs se réservent le droit d'interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'ils le jugeront nécessaire pour dégager la piste, ou pour permettre le sauvetage d'un véhicule. Ce temps ne sera pas rattrapé sauf en cas de force majeure reconnu comme tel et publié par le Directeur de la Course.

Un minimum de tours par séance seront chronométrés afin de déterminer la position des pilotes au départ, conformément aux prescriptions de l'article 11.

Le circuit sera ouvert le (jour de la course)
. à (4h1/2 avant le début de la course)
pour une séance d'essais non chronométrés d'une demi-heure.

Tout conducteur qui n'aura pas pris part aux essais ou qui n'aura pas réalisé dans son meilleur tour d'essai un temps inférieur ou égal au 110 % de la moyenne des 3 meilleurs temps réalisés par les autres conducteurs ne pourra pas prendre le départ.

Le Président du Collège des Commissaires pourra autoriser le départ de voitures jusqu'au nombre maximum prévu par le Règlement particulier, si certaines de ces voitures n'ont pas réalisé les minima de qualification prévus ci-dessus, pour des raisons de force majeure. Elles ne pourront cependant être admises au départ qu'à condition qu'elles n'éliminent pas des voitures déjà qualifiées et qu'elles soient capables de réaliser ces minima. D'autre part, le nombre maximum des voitures autorisées par cette dérogation est de 3.

L'utilisation d'une voiture d'entraînement, non inscrite pour la course est autorisée à condition que les organisateurs soient prévenus par écrit de son utilisation et qu'elle soit soumise à une autorisation spéciale de la part du Directeur de course qui lui attribuera un numéro de compétition particulier.

Art. 11 - DEPART (au plus tôt 18 heures après la fin des derniers essais officiels).

a) Le départ sera donné le à heures
Il sera du type arrêté avec grille provisoire, le nombre de voitures par rangée sera de 2 - 2 - 2 - 2 - 2 - 2 etc...

Toute voiture qui ne sera pas présente sur la grille provisoire au moins 5 minutes avant l'heure de départ, pourra être exclue de la course par décision du Directeur de la Course.

b) Les positions de départ seront déterminées par les meilleurs temps chronométrés pendant les essais (voir art. 10). Le conducteur ayant réalisé le meilleur temps sera placé sur la première rangée à droite ou à gauche selon prescriptions de la Commission d'Inspection de la CSI. Au cas où plusieurs conducteurs réaliseraient la même

.../...

vitesse, priorité sera donnée au conducteur l'ayant réalisée le premier.

Un pilote ayant changé de voiture après l'établissement de son meilleur temps de qualification, conservera sa place d'origine sur la grille à condition qu'il prenne le départ avec une voiture de la même marque et du même type. Dans le cas contraire, il devra se placer en fin de grille.

Au cas où un conducteur qualifié ne se présenterait pas au départ, les organisateurs pourront admettre un des conducteurs qui ne s'est pas qualifié tout en ayant effectué un temps aux essais en conformité avec l'article 10. Le choix sera fait en fonction des temps d'essais et il sera placé en queue de la grille. Après la publication de la grille de départ, la place de tout pilote se trouvant dans l'incapacité de prendre le départ sera laissée vacante, et les autres concurrents retiendront leur position d'origine sur la grille. Cette décision ne s'applique pas aux départs lancés type "Indianapolis".

- c) Aucun conducteur ne pourra prendre le départ s'il a pris part à une autre compétition automobile dans les dernières 24 heures.
- d) Il sera donné à chaque voiture sa position déterminée sur la grille provisoire. Il incombera au conducteur de vérifier cette position et de placer sa voiture correctement au moins 5 minutes avant le départ sauf contre-ordre de l'officiel chargé du contrôle du départ.

L'accès de la grille provisoire de départ sera fermé 5 minutes avant le départ et passé ce temps tout véhicule et conducteur se présentant à l'aire de départ devra se placer derrière la dernière voiture de la grille telle qu'elle a été publiée. Seuls deux assistants plus le délégué de l'équipe peuvent accompagner une voiture sur l'aire de départ.

- e) Le départ sera un départ arrêté simultané et le processus suivant sera appliqué.:

Les voitures s'aligneront les unes derrière les autres dans la zone des stands en une seule ligne en respectant les positions de départ. 5 minutes avant l'heure de départ prévu, les voitures effectueront un tour de chauffe. Durant ce tour, aucun dépassement ne sera autorisé. De retour sur la grille provisoire les moteurs devront être arrêtés.

- 1. La proximité du départ sera indiquée par voie de signaux à 3 minutes, 1 minute, 30 secondes et 15 secondes. Ces signaux seront doublés par un avertisseur sonore.
- 2. A) : Trois minutes avant le départ, toutes personnes autres que les pilotes, les officiels et les 3 membres de l'équipe devront quitter les voitures, libérer l'aire de la fausse grille et sortir de la piste.
- B) Une minute avant le départ les pilotes à bord des voitures devront mettre leur moteur en marche au moyen du démarreur

.../...

automatique à l'aide de la batterie auxiliaire si nécessaire. Un drapeau vert sera déployé devant la fausse grille pour indiquer que les voitures doivent s'avancer vers la grille de départ réelle (emplacement exact.....(à déterminer).....). Durant ce parcours, les voitures resteront en formation de fausse grille et la voiture de tête sera considérée comme voiture pilote.

- C) Une fois sur la ligne de départ réelle, les voitures s'immobiliseront dans leur position correcte respective et laisseront les moteurs en marche. La distance minimum de nez à nez entre deux voitures consécutives sur la grille sera de 12 m.
- D) Le départ réel sera donné au moment où le directeur de la course en donnera le signal à l'aide du drapeau national. Le drapeau sera tenu en l'air juste le temps nécessaire pour que le starter puisse constater que toutes les voitures sont bien à l'arrêt. Toutes les voitures concurrentes en vue du starter lorsqu'il donne le signal du départ sont considérées comme venues au départ.
- E) Des juges seront désignés pour déterminer les faux départs ou les positions non correctes au cours du passage de la grille provisoire à la grille de départ réelle. La sanction pour chacune de ces fautes sera celle prévue dans le Code Sportif International pour faux départ (article 94).
Tout pilote présent sur la grille mais dans l'incapacité de prendre le départ devra signaler cette situation en levant un bras.

Si une voiture ne peut démarrer sur la fausse grille, elle sera poussée jusqu'à son stand quand les autres voitures auront quitté la fausse grille. Aux stands, les mécaniciens pourront tenter d'effectuer les réparations nécessaires et s'ils y parviennent, permettant ainsi au pilote de mettre son moteur en marche au moyen du démarreur à l'aide d'une batterie auxiliaire si nécessaire, le pilote pourra prendre part à la course mais pas avant que toutes les voitures aient effectué le premier tour.

Si une voiture cale sur la grille de départ et que le pilote ne peut redémarrer la voiture sera poussée par les officiels présents et exceptionnellement par les mécaniciens après que les autres voitures aient quitté la ligne de départ de telle façon que la piste soit dégagée aussitôt. Elle pourra reprendre la course dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Art. 12 - REGLEMENTATION SUR LA PACE-CAR

1. Quand la réglementation intervient-elle?

- A. - Lorsque la route se trouve partiellement ou totalement bloquée.
- B. - Lorsqu'une voiture se trouvant sur la piste ou en dehors de la piste semble nécessiter l'assistance des commissaires de piste ou l'équipement de secours ou de lutte contre les incendies.

2. Qui contrôle l'opération?

Le directeur de course sur la demande de l'Officiel responsable du poste dans la section duquel l'accident s'est produit. S'il est décidé de faire intervenir la réglementation, l'Officiel devra :

Demander au Commissaire de Piste de déployer le drapeau blanc (en plus du drapeau jaune qu'il aura déjà déployé en raison de l'accident) pour prévenir les postes de signalisation proches de déployer le drapeau jaune. Chaque poste déploiera ainsi successivement les drapeaux blancs et jaunes, ce qui aura pour effet d'étendre le dispositif d'alerte à tous les postes de signalisation du circuit.

3. Mise en place de la réglementation

- A. - Lorsque les drapeaux jaunes et blancs sont déployés à tous les postes de signalisation (ce qui a pour effet de faire cesser tout dépassement sur le circuit), la Pace Car pénètre alors immédiatement sur le circuit.
- B. - La Pace Car se place devant le leader. Celui-ci réduit immédiatement sa vitesse, sachant que la Pace Car le fera ralentir et que toutes les autres voitures le rattraperont. Les autres voitures ralentissent sachant qu'elles disposeront du temps nécessaire pour rattraper le leader.
- C. - Si, par mégarde, la Pace Car se place devant une voiture autre que celle du leader, le conducteur de la Pace Car fera signe au conducteur de l'autre voiture de la dépasser. Si un pilote ne tient pas compte de la Pace Car, il sera pénalisé d'un tour.
- D. - Les voitures s'alignent les unes derrière les autres derrière la Pace Car en respectant des intervalles de 20 mètres. La Pace Car reste en action au moins jusqu'à ce que toutes les voitures soient alignées derrière elle et de toute manière sur une distance minimum de 4 tours.

4. Reprise de la course

- A. - Lorsque le conducteur de la Pace Car aura été prévenu que la piste est dégagée et que les services de secours sont rétablis, il préviendra le leader de la course qu'il regagne les stands.
- B. - Au moment où le leader approche de la ligne de départ, toujours suivi du peloton, le starter déploiera le drapeau vert s'il constate que l'ensemble des voitures reste en ordre. Si le drapeau vert n'est pas déployé, les voitures continueront à tourner derrière le leader jusqu'à ce que le drapeau vert soit déployé. Si le starter ne déploie pas le drapeau vert, la course ne reprendra pas et le peloton continuera de tourner derrière le leader jusqu'à ce que soit déployé le drapeau vert.
- C. - Aucun dépassement n'est autorisé avant le franchissement de la ligne de départ et le déploiement du drapeau vert. Les conducteurs qui enfreindront cette règle se verront pénalisés d'un tour.

N.B. Cette procédure ne s'applique pas au Nurburgring.

.../...

Art. 13 - ARRIVEE

L'arrivée sera contrôlée sur une ligne située en face du poste de chronométrage.

Le signal de fin de la course sera donné dès que la première voiture aura couvert la distance prescrite à l'article 3. Si au bout de deux heures, la distance prévue de la course n'est pas couverte, le drapeau à damiers sera montré à la voiture de tête à la fin du tour durant lequel a pris fin la période des deux heures.

Les voitures continueront encore un tour avant de rentrer au "parc fermé" comme prescrit à l'Art. 9 "f". Si le signal de fin de course est donné par inadvertance au mauvais moment, la course sera néanmoins considérée comme terminée à ce moment.

Art. 14 - CLASSEMENT

a) La voiture classée première sera celle ayant couvert la distance prévue dans le temps le plus court.

Toutes les voitures seront classées en tenant compte du nombre de tours complets qu'elles ont accompli et, pour celles qui auraient totalisé un même nombre de tours, compte tenu de l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée.

Toutefois, si une voiture met plus de deux fois le temps du tour le plus rapide du vainqueur pour parcourir son dernier tour, ce dernier tour ne sera pas pris en considération lors du calcul de la distance totale couverte par cette voiture.

b) Les voitures ayant parcouru moins de 90% du nombre de tours couverts par le vainqueur ne seront pas classées (avec arrondissement à l'unité inférieure).

c) Au cas où en raison des conditions atmosphériques ou d'un autre cas de force majeure, la course est interrompue avant sa terminaison normale, la procédure sera celle prescrite à l'Article 36. Se référer à l'Article 36 pour la procédure en cas de pluie.

d) Les classements officiels seront publiés en un lieu prescrit par le Secrétariat de l'épreuve, après la course. Ils seront les seuls résultats valables sous réserve des modifications qui pourraient être introduites par les Commissaires Sportifs en cas de réclamations et d'homologation de l'Autorité Sportive Nationale.

Art. 15 - RECLAMATIONS ET APPELS

Les réclamations devront être faites obligatoirement par écrit et remises entre les mains d'un des Commissaires Sportifs ou à défaut entre les mains du Directeur de la course accompagnées d'une caution de 250 Francs Suisses ou d'une somme égale dans la monnaie du pays.

Le concurrent engagé, ou son représentant accrédité, a seul le droit de réclamer.

.../...

La procédure des réclamations et appels est réglée conformément aux Articles 177 à 188 du Code

La procédure des appels est réglée conformément aux Articles 168 à 176 du Code.

La caution qui doit accompagner la demande d'appel est de
. (montant fixé par l'ASN).

Art. 16 - PRIX

a) Pour cette épreuve, les prix en espèces seront discutés et fixés avec l'Association des Constructeurs de Formule 1 et les concurrents.

b) L'épreuve sera en outre dotée de prix d'honneur spécifiés et à répartir comme indiqué ci-après :
.
.

Art. 17 - ASSURANCE

a) Tous les concurrents seront couverts par une Assurance au Tiers (couverture illimitée) souscrite par l'organisateur.

Les concurrents doivent signer le formulaire de demande exigé lors des vérifications préliminaires, et le badge (disque) d'assurance doit toujours être en évidence sur la voiture.

L'assurance couvre la voiture à partir du moment où est signée la déclaration jusqu'à minuit après la course.

b) Les organisateurs tiennent à souligner dans l'intérêt des concurrents et celui des personnes qui dépendent d'eux, l'avantage qu'ils ont à souscrire une assurance-accident personnelle, s'ils n'en ont déjà une. Les conducteurs participant à l'épreuve ne pourront pas être considérés comme "tiers" entre eux.

Art. 18 - OFFICIELS

Les officiels de l'épreuve seront les suivants :

- Commissaires Sportifs (3 minimum)
- 1 représentant de la CSI
- Observateur de l'ASN
- Directeur de la Course
- Directeur de la Course adjoint
- Directeur de la Course adjoint
- Secrétaire du meeting
- Commissaires Techniques
- Responsable de la signalisation

.../...

Toute correspondance devrait être adressée à :

. Téléphone
. Télex

Art. 19 - PUBLICATION DU REGLEMENT

Ce règlement a été rédigé en anglais et en français. En cas de désaccord sur l'interprétation, le texte français/anglais fera foi (Rayer la mention inutile).

Art. 20 - MESURES DE SECURITE

- a) Lorsqu'ils participent aux essais ou à la course, les pilotes doivent tout le temps porter des vêtements adéquats, un casque du type agréé et des lunettes (ou une visière) convenablement placées et fixées.
- b) Toutes les voitures doivent être conformes aux règles de sécurité édictées par la F.I.A.

Art. 21 - ZONE DE DECELERATION

Tout conducteur ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand ou à la zone du paddock en manifesterà l'intention à temps et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

Art. 22 - STANDS

- a) Le ravitaillement en essence et le changement des roues ne sont autorisés qu'aux stands.
- b) Lors d'un arrêt au stand, le moteur doit être stoppé s'il s'agit d'un ravitaillement en essence.
- c) Si un pilote dépasse son stand avant de s'arrêter, on ne peut ramener la voiture au stand qu'en la poussant.
- d) La rentrée sur la piste s'effectuera sous la direction de l'Officiel responsable.

Art. 23 - ASSISTANCE AUX STANDS

- a) Une seule personne, désignée par le concurrent pour transmettre des signaux au conducteur et qui doit néanmoins rester à un endroit approuvé par le Directeur de Course, devra normalement se tenir derrière la barrière de protection séparant la piste de l'aire de ravitaillement, ou éventuellement en un autre endroit indiqué par le Directeur de la Course.

.../...

- b) Lorsqu'une voiture s'arrête aux stands, six personnes maximum en plus du pilote peuvent se trouver sur l'aire de ravitaillement pour travailler sur la voiture. Un spécialiste des pneus présent à titre de conseiller ne sera pas considéré comme faisant partie du personnel travaillant sur la voiture, au même titre que le membre de l'équipe de lutte contre l'incendie comme prévu à l'Art. 24 ci-dessous.

Toutes les pièces et le matériel utilisés par le personnel (pilotes et assistants) seront rangées exclusivement dans les stands où le pilote et/ou ses assistants pourront les prendre. Après chaque arrêt de la voiture, les assistants aux stands devront débarrasser le sol de tous les accessoires qui pourraient y avoir été déposés.

Art. 24 - RAVITAILLEMENTS

- a) Si de l'essence est stockée dans un stand, le concurrent ayant engagé la voiture doit fournir au moins deux extincteurs efficaces d'une capacité minimale de 5 kg et s'assurer de leur bon fonctionnement.
- b) Toute essence de réserve entreposée dans les stands doit être gardée dans des fûts ou des bidons étanches, contrôlés pour une pression d'au moins 3 atmosphères.
- c) Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement. En outre, le concurrent devra s'assurer que, pendant toute la durée du ravitaillement, un employé muni d'un extincteur prêt à fonctionner se trouvera à côté de la voiture.
- d) Le ravitaillement ne sera effectué que par un seul et même aide, désigné par le concurrent et ne remplissant aucune autre fonction.
- e) Il est interdit de refaire le plein d'huile en cours d'épreuve. Les orifices de remplissage des réservoirs d'huile doivent être conçus de manière à ce que les organisateurs puissent y apposer correctement les scellés. Toute voiture dont la conception empêcherait de poser les scellés d'une façon satisfaisante se verrait refuser l'autorisation de prendre le départ.

Art. 25 - ARRET D'UNE VOITURE PENDANT LA COURSE

- a) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours de l'épreuve.
- b) Dans le cas où un conducteur se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture, que ce soit involontairement ou pour une autre raison, la voiture devra dégager la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course.
Si le pilote lui-même est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir du (des)

.../...

signalisateur(s) de lui prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive à remettre son véhicule en marche et rejoint la course sans commettre d'infraction et sans tirer avantage du déplacement de sa voiture pour se mettre à l'abri, il ne sera pas mis hors course.

- c) Toutes réparations sur la piste même doivent être effectuées par le seul pilote à l'aide des outils transportés dans la voiture.
- d) Tout ravitaillement sur la piste même est interdit.
- e) A l'exception du conducteur - et dans des cas exceptionnels, des officiels compétents (voir 25-b) - personne n'est autorisé à toucher à une voiture arrêtée sous peine de mise hors course du véhicule en question.
- f) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée.
- g) Toutes les fois que la voiture s'immobilise durant la course que ce soit volontairement ou non, le moteur devra être remis en route à l'aide du démarreur.

Toute infraction à ce règlement entraînera l'exclusion de la course.

Art. 26 - DEPASSEMENTS

Se référer intégralement à l'Annexe H - Chapitre III "Code de conduite sur circuit".

Art. 27 - SIGNAUX

Les instructions seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus dans l'Annexe H du Code Sportif International.

Pour communiquer des renseignements à leurs pilotes, les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables, de quelque manière que ce soit, à ceux mentionnés dans l'Annexe H.

Art. 28 - DISPOSITIONS GENERALES

- a) Il relèvera avant tout de la responsabilité du concurrent que toutes les personnes concernées par son engagement respectent toutes les lois et les règlements. Si un concurrent ne peut assister en personne à une épreuve, le pilote désigné, ou s'ils sont plusieurs, le pilote désigné en premier lieu, sera considéré comme son représentant et aura à sa charge tous les devoirs et les responsabilités qui incombent au concurrent.
- b) Tout délit commis par un conducteur en tant que représentant d'un concurrent ne dégagera pas la responsabilité de ce dernier et tous deux sont éventuellement pénalisables.

.../...

- c) Au cours d'une compétition, la propre responsabilité d'un pilote qui n'agit pas en tant que représentant d'un concurrent, ou celle de toute autre personne s'occupant d'une voiture inscrite, ne sera pas dérogée en ce qui concerne l'observation des règlements par le seul fait de la responsabilité officielle du concurrent ou de son représentant.
- d) L'acceptation d'un insigne ou d'un laissez-passer délivré à un concurrent sera considéré comme assimilant la personne en question à l'engagement et impliquera son respect des règlements. La délivrance du laissez-passer est du ressort exclusif de l'organisateur.
- e) Les concurrents, pilotes et assistants devront à tout instant porter les signes d'identification qui leur auront été remis à cet effet par les organisateurs. Chaque concurrent et chaque pilote recevra un laissez-passer individuel ainsi qu'un laissez-passer permettant l'admission d'une voiture particulière au parc privé. Ces laissez-passer ne peuvent être utilisés que par des adultes. Pour des raisons de sécurité proprement dites, les enfants ne peuvent être admis dans la zone de ravitaillement.
- f) Le contrôle des licences, certificats et autres papiers, ainsi que la distribution des laissez-passer et autres papiers nécessaires, aura lieu le..... à heures.
- g) Les concurrents devront s'assurer que les voitures restent conformes aux conditions d'admissibilité et de sécurité tout au long de l'épreuve. Le fait de présenter une voiture au contrôle technique sera entendu comme une déclaration implicite de sa conformité. Tous les règlements relatifs à l'épreuve s'appliqueront automatiquement aux essais.

Art. 29.- FACULTES DES ORGANISATEURS

Les organisateurs peuvent :

- a) Répartir à leur gré les récompenses si, à la suite de circonstances imprévues, la compétition est arrêtée avant le terme fixé antérieurement.
- b) Donner des récompenses supplémentaires.
- c) Changer l'ordre dans lequel les courses doivent être courues, avec l'autorisation préalable des Commissaires Sportifs.
- d) Contrôler les conditions d'éligibilité d'une voiture ou d'un concurrent avant, pendant ou après la course à condition que le concurrent soit prévenu de cette intention si la vérification a lieu après la course, moins d'une demi-heure après la publication des résultats provisoires.
- e) Demander à ce qu'une voiture soit démontée par le concurrent, afin de s'assurer que les conditions d'éligibilité ou de conformité sont bien remplies, aux lieux et heures qui lui seront indiqués.

.../...

- f) Demander au concurrent de leur fournir telles pièces et/ou échantillons, aux lieu et heure qui lui seront indiqués.
- g) Demander au concurrent de payer tous les frais que l'exercice des droits mentionnés ci-dessus pourrait entraîner.
- h) Donner des instructions - au moyen d'annexes au présent règlement ou par circulaires spéciales - aux concurrents pour porter à leur connaissance toutes modifications ou additions qu'ils considèrent souhaitables mais qui doivent être conformes aux prescriptions de l'Art. 66 du Code Sportif en ce qui concerne les modifications apportées après clôture des engagements. Ces annexes ou circulaires auront même valeur que le présent règlement particulier.
- i) Permettre à un pilote de réserve de prendre part à la course même si une place n'a pas été libérée par la défection d'un pilote déjà engagé, sans toutefois dépasser le nombre maximum de voitures admises au départ (Art. 4.b).
- j) Demander au concurrent et au pilote d'honorer la distribution des prix de leur présence.
- k) Rejeter toute demande de remboursement des frais occasionnés par l'usage des prescriptions ci-dessus.
- l) Si le directeur de la course ou le responsable médical d'une épreuve le juge nécessaire, un pilote peut devoir se soumettre à l'examen médical d'un docteur agréé par l'ASN du pays en n'importe quel moment du meeting.

Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement particulier, la décision sera prise par les Commissaires Sportifs.

Art. 30 - PENALITES - MISE HORS COURSE

Toute décision concernant une pénalité en temps ou la mise hors course de conducteurs ou de voitures, et prise par les Commissaires Sportifs, sera annoncée par le Directeur de Course aux concurrents intéressés :

- a) Pour le cas d'une pénalisation en temps ou d'une mise hors course, par écrit aux stands des concurrents et au Commissaire au ravitaillement intéressé.
- b) Dans le cas d'une mise hors course, le conducteur de la voiture incriminée sera également prévenu par des signaux. Dans ce but, le drapeau noir - portant le numéro de compétition du concurrent - sera présenté par le Directeur de Course au moment où la voiture passe sur la ligne de départ.
- c) Il est également attendu du concurrent ou de son représentant qu'il fasse : présenter à son pilote son propre signal "stop". Si le conducteur ne s'arrête toujours pas, des sanctions supplémentaires peuvent être prises.
Le fait de mentionner une sanction précise dans ce règlement particulier n'empêche pas que d'autres sanctions supplémentaires soient appliquées si cela est considéré nécessaire.

Art. 31 - APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT

S'il y a désaccord quant à l'interprétation de ce Règlement particulier ou aux instructions données avant la course, la décision des Commissaires Sportifs sera définitive et irrévocable, sauf dans la mesure où elle serait contraire au Code Sportif International ou si la F.I.A. en décide autrement.

Art. 32 - JURIDICTION

Toute infraction au règlement et non observation des instructions données par un officiel sera sanctionnée par une des pénalités prévues par l'Article 150 du Code.

Le concurrent sera responsable du paiement des amendes infligées. Les amendes et pénalisations indiquées dans ce règlement ne se substituent pas mais viennent s'ajouter aux pénalités prévues par le Code Sportif International.

Art. 33 - DEFINITION D'UNE MARQUE

Par marque, il faut entendre le nom de l'entreprise sous lequel un certain modèle est publiquement connu. Par exemple : LOLA, FORD, TYRRELL, FERRARI, BRM. Chaque cas non prévu fera l'objet d'une décision séparée de la C.S.I.

Dans le cas de voitures de Formule de Course Internationale ou Sport-Prototype, il faut entendre par marque automobile l'ensemble châssis-moteur.

Lorsque le constructeur du châssis utilise un moteur de provenance étrangère à sa propre fabrication, la voiture sera considérée comme "hybride" et le nom du constructeur du moteur sera associé à celui du constructeur du châssis pour autant qu'il s'agisse d'un moteur portant une marque connue.

Au cas où une coupe ou un titre de Champion serait gagné par une voiture "hybride", il serait donné au constructeur du châssis.

Art. 34 - EX-AEQUO

Les prix et les points attribués à la place de concurrents arrivés ex-aequo dans le classement seront partagés.

Art. 35 - NUMEROS DE COURSE

Chaque voiture sera identifiée par un numéro de compétition, peint ou appliqué avant les vérifications préliminaires de manière à être durable ou lisible. La CSI pourra en début d'année établir une liste de numéros fixe et en aucun cas, les concurrents ne pourront ensuite procéder à un échange de ces numéros entre voitures engagées.

.../...

Les chiffres doivent mesurer au moins 30 cm en hauteur et au moins 4 cm en épaisseur. Ils devront être clairement visibles et être peints sur les 2 côtés et à l'AV de la voiture.

Art. 36 - ARRET D'UNE EPREUVE

En cas de conditions atmosphériques très défavorables ou dans d'autres cas de force majeure, l'épreuve pourra être arrêtée par une décision à la majorité des Commissaires Sportifs présents et la procédure suivante sera adoptée :

- a) S'il pleut au moment prévu pour le départ, le départ pourra être repoussé.
- b) Si la course a commencé et que la pluie tombe avant que le leader n'ait accompli.....tours (30%), la course pourra être arrêtée et déclarée "Nulle". Un nouveau départ sera donné aussitôt que les conditions le permettront.

Note : l'annexe "H" prévoit que le signal destiné à arrêter une course est le déploiement du drapeau rouge.

- c) Si la course a commencé et que la pluie tombe quand le leader a accompli entreet.....tours (30 à 60%), la course pourra éventuellement être arrêtée pour une période de 20 minutes au minimum. Après 20 minutes, un nouveau départ de la course sera donné aussitôt que les conditions le permettront. La procédure du nouveau départ sera celle spécifiée à l'Article 21 des Règlements Particuliers paragraphes (b), (c), (d), (e) et (f). Les positions sur la grille de départ seront déterminées par les positions de course lorsque la course a été arrêtée. Les voitures qui se seront arrêtées avant que la course ne soit interrompue ne seront pas autorisées à prendre le nouveau départ. Pour interrompre la course, le drapeau rouge sera déployé.
- d) Si la course est interrompue et reprise comme ci-dessus (c) elle sera considérée comme ayant été courue par manches et les positions finales seront calculées en additionnant les temps pris par les pilotes pour accomplir chaque manche.
- e) Si la course a commencé et que la pluie tombe après que le leader ait accompli tours (60%), la course pourra être arrêtée et considérée comme terminée. Le drapeau habituel à damiers de "Fin de la course" sera déployé.
- f) Le Directeur de la course demande aux concurrents et aux pilotes de désigner chacun après la fin des essais officieux le.....
.....(jour de la course), 2 personnes qui pourront être consultées pour déterminer si la piste convient au déroulement de la course. Si la pluie commence à tomber, ces personnes devront faire un rapport à la direction de la course aussi rapidement que possible.

.../...

Art. 37 - ACCEPTATION DES ENGAGEMENTS

Pour l'année 1975, il sera autorisé aux essais un nombre égal au nombre déterminé par la formule de la CSI + 5 voitures avec cependant un maximum de 32 voitures.

Il a en outre été décidé que les 26 voitures les plus rapides à l'entraînement seraient admises au départ. (Cette décision ne s'applique pas au Nurburgring).

L'organisateur sera tenu d'accepter les engagements dans l'ordre suivant :

- 1) Pour les conducteurs Champions du Monde des années précédentes encore en activité.
- 2) Pour les équipes classées jusqu'à la dixième dans la Coupe des Constructeurs de F1 de l'année précédente (2 engagements seront acceptés par équipe pour les équipes qui ont participé avec plus d'une voiture.)
- 3) En cours d'année, les conducteurs non concernés par les deux précédents paragraphes mais qui ont marqué des points pendant l'année en cours.
- 4) Trois voitures au choix de l'organisateur à condition que leurs pilotes soient acceptables en rapport avec les normes de la CSI.
- 5) Eventuellement d'autres conducteurs approuvés par la CSI après consultation avec leurs Autorités Sportives Nationales.

°
° °

INDICATIONS OBLIGATOIRES A FAIRE FIGURER
DANS LES REGLEMENTS PARTICULIERS

En ce qui concerne certains pays dans lesquels l'importation temporaire de pièces et de voitures de course présente régulièrement des problèmes difficiles à résoudre (Espagne, Italie, Portugal, etc...), il est prescrit aux organisateurs d'épreuves internationales d'indiquer dans leur règlement les noms et adresses des postes de douane recommandés qui auront été auparavant informés du passage des voitures par ces mêmes organisateurs.

°
° °

INSCRIPTIONS D'EPREUVES INTERNATIONALES POUR
VOITURES ANCIENNES & CRITERES AUXQUELS
DOIVENT CORRESPONDRE CES EPREUVES

Aux termes de la Convention F.I.A. / F.I.V.A., signée le 10 Octobre 1974, la FIVA a reconnu la FIA comme étant la seule Autorité Internationale dans le domaine du Sport Automobile.

.../...

Au cours de la 1ère Réunion de la Sous-Commission qui s'est tenue à cette même date, il a été décidé que cette autorité s'étendrait uniquement aux usages sportifs des voitures historiques, usages non réglementés par le Code International de la FIVA.

En conséquence :

- Toutes les inscriptions d'épreuves de vitesses pour voitures historiques doivent être adressées à :

Monsieur HALTER
F.I.V.A.
Altstetterstr. 142; CH 8048 ZURICH, Suisse

qui les transmettra à la C.S.I.

- Il est souligné que la réglementation FIVA s'étend aux épreuves de Voitures Historiques où la vitesse moyenne imposée est inférieure à 40 km/h et, de cette façon, ces épreuves peuvent être organisées par les Clubs affiliés à la FIVA, sans nécessairement passer par l'intermédiaire de leurs ASN.

Cependant, par mesure de courtoisie, la FIVA prie tous les Clubs Membres d'informer leur ASN de leur intention d'organiser de telles épreuves.

°
° °

DECISIONS DE LA SOUS-COMMISSION DES CIRCUITS & DE LA SECURITE

- VETEMENTS RESISTANT AU FEU POUR LES PILOTES DE COMPETITION -

Les vêtements des pilotes devront satisfaire, soit au test standard de la FIA défini ci-dessous, soit à une autre norme standard qui aura été étudiée et approuvée par la C.S.I. La liste des vêtements ainsi agréés par la C.S.I. sera publiée pour information au Bulletin de la C.S.I. et à l'Annuaire, avec un numéro d'homologation, sur demande de l'A.S.N. du pays du fabricant, cette A.S.N. sera également chargée d'effectuer, en cas de demande, des tests sur des échantillons choisis au hasard, ou de soumettre d'autres normes à l'approbation de la C.S.I.

Une description plus détaillée des essais et un film sur ce sujet seront à la disposition des A.S.N. qui en feront la demande.

- TEST STANDARD FIA 1975 - METHODE D'ESSAI -

1. INTRODUCTION

Pour rendre plus claire l'explication détaillée de la méthode d'essai, nous en décrirons brièvement le principe de base.

Une partie du corps de la personne sujette à l'essai, protégée par les vêtements (combinaison et sous-vêtements), est exposée aux flammes ; lorsque le sujet atteint la limite de tolérance à la chaleur, il doit être dans une position qui lui permette de retirer rapidement la partie de son corps exposée aux flammes, se libérant en même temps du vêtement protecteur qui pourrait lui occasionner des brûlures du fait que, bien qu'éloigné des flammes, il a accumulé de la chaleur.

1.1 Quelle partie du corps devra être retenue ?

Le système de recherches est basé sur la résistance du sujet à la chaleur. Nous avons noté ci-dessus que la résistance variait légèrement d'un individu à l'autre ; d'autre part, pour que le test soit probant, il est nécessaire de retenir toujours la même partie du corps. Après avoir soigneusement examiné la question, nous avons choisi la partie du bras et de l'avant-bras située autour du coude, pour les raisons suivantes :

- La face interne du coude n'est pas recouverte de poils et est extrêmement délicate : la tolérance à la chaleur y est donc limitée et nous pouvons être assurés que les autres parties du corps exposées aux flammes dans de réelles conditions d'accident ne souffriront pas de dommages plus sérieux, dans un temps d'exposition égal.
- Pendant le test, la protection du bras étant assurée par une manche véritable formée par le sous-vêtement et la combinaison qui ont une forme cylindrique pour des raisons évidentes de simplicité, il est nécessaire que la profondeur de l'espace situé entre la manche et la peau soit constante sur une certaine longueur.

.../...

En fait, il nous semble important de souligner que cet espace rempli d'air, de transpiration et de gaz entre la peau et la manche est un mauvais conducteur de chaleur et qu'il retarde donc considérablement son contact avec la peau elle-même.

Après vérifications, il est apparu que la circonférence du bras et de l'avant-bras au-dessus et au-dessous du coude est toujours plus ou moins constante, environ 8 cm ; l'espace entre la peau et la manche est donc également constant.

Pour la même raison, la circonférence de la manche servant au test doit être supérieure de 8,5 cm à celle du coude du sujet : ainsi il y a toujours le même espace, que le sujet soit fort ou non, et le test reflète fidèlement les conditions réelles d'utilisation.

1.2. Équipement pour effectuer les tests

L'équipement nécessaire à la réalisation des tests est extrêmement simple, comme on peut le constater d'après les photos jointes, (°) mais il doit répondre à certaines règles de sécurité bien précises.

Il consiste en un support qui comprend un bac rectangulaire d'environ 25 cm de long, 20 cm de large et 5 cm de haut dans lequel on verse de l'essence.

La distance entre l'essence et la manche doit être de 4 cm.

Il est prévu un écran d'aluminium pour protéger des flammes et de la chaleur, comportant un trou pour le passage du bras.

Il faut veiller tout particulièrement à ce que l'équipement soit solidement fixé à une table ou à un établi, pour que, lorsque le sujet ne résiste plus à la chaleur et retire son bras, il ne risque pas de renverser le plateau d'essence enflammé sur lui.

La circonférence de la manche étant supérieure de 8,5 cm à celle du bras, le sujet peut retirer son bras de la manche fixée à l'appareil, et, par conséquent, ne risquera pas de subir d'autres brûlures dues à la chaleur absorbée par le vêtement.

2. DESCRIPTION DU TEST

Pour être homologuée par la F.I.A., la combinaison doit surmonter les deux épreuves que nous allons décrire ci-dessous. D'après notre expérience, ces tests étant réalisés à la limite de la tolérance, il n'est pas nécessaire d'adopter un système statistique et deux tests sont suffisants.

Les différences de temps de résistance à la chaleur observées au cours de nombreux tests identiques correspondent assez bien aux marges d'erreur du chronométrage et on en tiendra donc pas compte.

Nous avons fixé le temps maximum de résistance à la chaleur à 20 secondes, du fait que les vêtements soumis aux essais, et qui sont en

.../...

(°) voir photos, entre la page 24 et la page 25.

avance du point de vue de la technologie, n'ont pas permis au sujet de supporter les flammes beaucoup plus de 20 secondes.

2.1. Test à sec

1. La température ambiante doit être égale ou supérieure à 15°.
2. Les dimensions prévues (coude du sujet, manche, distance entre la manche et l'essence) doivent être vérifiées.
3. La manche doit être fixée à l'appareil.
4. 2000 cm³ d'eau doivent être versés dans le bac afin d'éviter qu'il ne se réchauffe et de prévenir sa déformation.
5. 250 cm³ de carburant commercial (voir Annexe J, art. 253, w) doivent être versés sur l'eau.
6. Le sujet doit introduire son bras dans la manche de manière à ce qu'il dépasse, sur le bac, d'au-moins 8 cm au-dessus du coude.
7. Il faut enflammer l'essence lorsqu'elle a été versée dans le bac.
8. Le sujet doit résister au moins 20 secondes dans la position décrite au point 6.
9. Le bras du sujet, lorsqu'il est retiré de la manche, doit tout au plus être légèrement rouge.
10. Après les essais, la manche devra supporter, sans se rompre, une torsion de 180°, exercée 5 fois au même endroit et dans les 2 sens.

2.2. Test sur tissu mouillé

Toutes les opérations sont identiques au test de la chaleur, à l'exception des points 5 et 6 qui sont modifiés ainsi :

5. Le sujet doit introduire le bras dans la manche de manière à ce que son bras dépasse sur le bac d'au-moins 8 cm au-dessus du coude.
6. 250 cm³ d'essence doivent être versés lentement sur la manche et se répandre ensuite dans le bac placé au-dessous.

2.3. Lavages

Avant d'être soumis aux tests sur tissu sec et tissu mouillé, le vêtement devra avoir été lavé 5 fois en suivant les instructions du fabricant qui figureront sur une étiquette fixée au vêtement (sous-vêtement et combinaison).

Sur les mêmes étiquettes figurera :

- le nombre maximum de lavages (sous-vêtement et combinaison) permis avant la détérioration de la protection, et éventuellement,
- la mention "vêtement conforme aux normes standard de la FIA 1975"
- et le numéro d'homologation délivré par la C.S.I.



1975 YEAR BOOK OF AUTOMOBILE SPORT

The 1975 Year Book of Automobile Sport is available at the CSI Secretariat, or at the Secretariat of the various National Sporting Authorities

at the price of FF 48 each copy

This year, the Year Book includes Appendices B, D, G, H, I and J of the International Sporting Code, the List of Recognized Cars, all Championship Regulations, the List of Recognized International Race Courses and the International Sporting Calendar.

It is forwarded upon request accompanied by a bank check, or a post office transfer payable to the FIA (account n° Paris 2 311 83), or by transfer to the Lloyds Bank, 43 Bld des Capucines, 75008 Paris, (account n° 121/649 678).

°
° °

ADDENDUM & CORRIGENDUM

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR TOURING CARS

- ERRATUM TO THE 1975 YEARBOOK - Orange section, page 38, Art. 3,
FRENCH TEXT.

READ : " Les Epreuves qualificatives devront avoir une durée "
" minimale de 3 h 1/2 ou une longueur minimale de 500 kms. "

EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR MAKES OF CARS UP TO 2 LITRES

It is reminded that the financial and sporting regulations which govern this Championship are those published in Bulletins 48 (June 1971) and 56 (February 1972) in addition to those published in the 1975 Sporting Yearbook, page 31, orange section.

°
° °

RIGHT TO ISSUE LICENCES

Art. 110 of the SPORTING CODE.

It is pointed out that the implication of this article is that a driver cannot change his licence nationality during a current year.

°
° °

1975 SEEDED RALLY DRIVERS

See list on page 2 (French text).

°
° °

.../...

- b) The distance of the event will be laps and a total of... kms
- c) Running direction : (Clockwise/Anticlockwise).

N.B. All drivers are strictly forbidden to drive their cars in the reverse direction under penalty of immediate exclusion from the race. It is only to remove it from an unexpected situation that a car may be pushed, under official supervision, in the reverse direction.

Art. 4 - CARS

- a) The event is reserved for cars of the International Formula 1, as defined under Articles 293 and 296 of Appendix J to the International Sporting Code (with the exception of the provisions of Art. 1 of these Regulations).
- b) The maximum number of cars admitted at the start will be
- c) It is not compulsory to use the distinct national colours, as defined in Appendix I to the Code.
- d) The name of the driver shall be mentioned on the car in letters of ... cms high.
- e) Advertising on cars is allowed within the limits fixed by the entrants' National Sporting Authority. (In the case of governmental regulations controlling advertising, or of special conditions imposed by the organisers this must be clearly indicated) (Please refer to CSI Bulletins n° 80 and 84).
- f) Each car shall display its racing number (Art. 35).

Art. 5 - FUEL

Fuel to be used must be of the "commercial" type, such as defined under Art. 253 w) of Appendix J to the Code. The use of any other fuel shall entail the exclusion from the race. Fuel will be for sale in the paddock, for those wishing to use it / will not be distributed by the organisers ; competitors must, therefore, make their own arrangements (omit where not applicable).

Art. 6 - LICENCES AND DRIVING LICENCES

- a) All entrants and drivers must hold the international licences provided for by the Code, valid for the year 1975 and delivered by their National Automobile Authority.
- b) The driving licence, if there is one in the country of origin, shall compulsorily be presented.

.../...

Art. 7 - ENTRIES

The applications for entry, submitted on the form supplied by the organisers and signed by the entrant shall be received at
....., not later than on.....
at 24.00 hours. Entries open on..... 1975 and may be applied for by telegramme or telex....., but must then be confirmed by letter, mailed at the same time as the cable.
Entries must be completed with photos of drivers and team personnel (not compulsory).

Foreign competitors and drivers can only take part in the event with the prior authorisation of their National Club which will specify it on the application form for the entry or in separate letter appended to the application form.

The organisers may refuse an entry without having to give the reasons for their decision. Nevertheless, they will inform within 48 hours the National Sporting Authority of the competitor and/or driver, through the
(respective N.S.A.).

If a regularly engaged competitor or driver does not take part in the race, unless through a recognized case of "force majeure", he will be subjected to the measures specified under Art. 69 of the Code.

The organisers reserve the right to cancel the race if the number of cars entered is inferior to.... or in case of "force majeure".

The list of cars and drivers entered will be published on1975.

Art. 8 - NOMINATION OF DRIVERS

- a) A regular and any substitute driver shall be nominated before the closing date for entries (Art. 7).
- b) Nevertheless, on request submitted by the entrant before the end of the scrutineering of cars (Art. 9) the Sporting Stewards may accept the replacement of a driver (regular or substitute).
The entrant is free to use on all his cars the drivers he has nominated.
- c) Should a driver (regular or substitute) not be available on the day of the race, a replacement driver may be accepted by the Sporting Stewards, provided he abides by the prescriptions of Art. 6-7-9 and 10.
- d) Any change of driver during the race shall take place only at the pits, under control of the Stewards, and exclusively between drivers nominated by the same entrant. In such a case, none of the drivers will be awarded points for the Championship.

Art. 9 - SCRUTINEERING

- a) All entrants (either in person or represented by somebody else, by

.../...

written delegation) have to present themselves with their cars to the technical scrutineering of cars to be carried out on fromto hours in the paddock of Raceway. At the technical scrutineering of the cars, the entrants competition licence shall be presented.

- b) The verification consists of the control of the documents - licences, driving licences, international medical form, etc. - followed by the drivers' medical check up if foreseen.
- c) The PRELIMINARY TECHNICAL VERIFICATION of the car may be carried out separately from the entrant and drivers checking. The racing number and advertising designs must be placed on the car (the latter in compliance with the description thereof, as given on the entry form).
No car can take part in the competition if it has not been approved by the Technical Steward in charge of the verification.
- d) Except in the case of a waiver accepted by the Sporting Stewards for some valid reason, the competitors and drivers who fail to be present at the scrutineering within the delay mentioned under a) and b), will not be allowed to take part in the event. No car can take part in the race or practice if it has not been approved by the Technical Steward in charge of the scrutineering.
- e) Any car which, after being approved, should be dismantled or modified in such a way as to affect the safety of the vehicle, or put in question its eligibility, or which is involved in an accident entailing identical consequences shall be presented again to the scrutineers for approval. A car may be forbidden to start for reasons of safety or obvious deficiency during the training sessions. The list of cars having qualified to start will be published on..... 1975 (1).
- f) The Clerk of the Course may ask that a car involved in an accident during the event be stopped to be re-scrutineered and/or the driver thereof to undergo a medical check-up.
- g) After the finish, the vehicles must be driven, under the supervision of a Steward, into the closed part on the track exit which they may leave only by authorisation of the Clerk of the Course, after he has made sure that no claim is lodged.
All vehicles which do not enter the closed park will not be classified. The six cars classified first will be compulsorily submitted to a verification. Moreover, the Sporting Stewards will have the right to ask for the verification of any car having taken part in the event.

Art. 10 - PRACTICE SESSIONS

All drivers shall take part in at least one of the official practice sessions listed below :

-
- (1) Not more than 2 hours after the last timed practice session

.../...

1. 1st day (date) at (time) : 1 hour
- interval 30 minutes -
2. 1st day " at " : 1 1/2 hour
3. 2nd day " at " : 1 hour
- interval 30 minutes -
4. 2nd day " at " : 1 1/2 hour.

The organisers reserve the right to stop practice at such times and for such duration as may be necessary to clear the track, or to allow the recovery of vehicles. This time will not be made up except under exceptional circumstances as decided and notified by the Clerk of the Course.

At least ... laps per session will be time-recorded in order to determine the position of the drivers at the start, in compliance with Art. 11.

On (raceday + time), the circuit will open for an untimed training session of half an hour (at least 4 1/2 hours before the start of the race).

Any driver failing to take part in the practice sessions, or whose best lap time is not inferior or equal to 110% of the average of the three best times recorded by the other drivers may not be allowed to start.

The President of the Stewards may authorize cars to start up to the maximum number provided for in the Supplementary Regulations if some cars have not attained the qualification minima provided above, for reasons of "force majeure". However, they may only be permitted to start on condition that this inclusion does not eliminate cars having already qualified and that they are able to attain these minima. Furthermore, the maximum number of cars which can be admitted by this waiver is 3.

The use of a practice car, not entered for the race, is allowed provided the organisers have been notified by letters of its use, and provided the car has been granted a special authorization by the Clerk of the Course who will give it a particular racing number.

Art. 11 - START (at least 18 hours after the end of timed practice).

- a) The start will be given on at hours. It will be of the standing type with dummy grid. The number of cars per line will be 2-2-2-2-2 etc.
Any car which is not present on the dummy grid at least 5 minutes before starting time may be excluded from the race on decision of the Clerk of the Course.
- b) Starting positions will be determined by the best times recorded during the practice sessions (Art. 10). The driver having recorded the best time will be placed on the right or the left of the first line, according to the decision made at the CSI circuit inspection.

.../...

Should several drivers record the same speed, priority will be given to the driver having recorded it first.

A driver having changed cars after setting his best qualifying time shall retain his position on the grid providing that he starts with a car of the same make and type. If this is not the case, he shall start at the back of the grid.

Should a qualified driver fail to be present at the start, the organisers may accept one of the drivers who failed to qualify while having recorded, during the practice sessions, a time in compliance with Art. 10. The choice will be according to the practice times and his position on the starting grid will be last.

After final publication of the starting grid, the places of any non-starters shall be left empty, the other competitors retaining their published position on the grid. This is not applicable however to rolling starts (of the Indianapolis type).

- c) No driver shall be allowed to start if he has taken part in another motor race during the 24 preceding hours.
- d) Each car will be allotted a determined position on the dummy grid. It will be the driver's responsibility to ascertain that position and to place his car in the correct position at least 5 minutes before the start, unless instructed not to do so by the Official in charge of the start.

Access to the dummy grid will be closed 5 minutes before the start, and after this time, any car and driver arriving at the starting grid will take place behind the last car on the grid such as it was published.

Only two attendants and the team delegate may accompany the car to the starting grid.

- e) The start will be a simultaneous standing start and the following procedure will be applied :

The cars will line up in the pit lane, in a single line according to start positions.

5 minutes before the anticipated starting time, the cars will go out on one warm up lap. On this lap no overtaking is allowed. On returning to the dummy grid, engines will be stopped.

- 1. The approach of the start will be announced by display of signals at 3 minutes, 1 minute, 30 seconds and 15 seconds. These signals will be accompanied by an audible warning.

- 2. a) Three minutes before the start, all persons other than drivers and officials and the 3 members of the team will leave the cars, clear the dummy grid area and leave the track.

b) One minute before the start, engines are to be started by means of the self starter by the driver seated in his car, with the aid of an auxiliary battery if necessary.

A green flag will be shown at the front of the dummy grid to indicate that the cars shall start to move on to the actual starting

.../...

grid, positioned...(situation of grid). When covering this distance, the cars shall remain in dummy grid formation and the pole position starter will act as master car.

c) When arriving at the actual starting line the cars shall stop in their respective correct positions and leave the engines running. The minimum distance between the foremost points of two cars on consecutive rows on the grid will be 12 metres.

d) The actual start will take place at the moment the Clerk of the Course gives the signal with the national flag. The flag will be held aloft just the minimum time required by the starter to ascertain that all cars are stationary. All competing cars in view of the starter when giving the signal to start will be considered as having come under starter's orders.

e) Judges will be appointed to determine false starts, or incorrect positions during the passage from the dummy grid to the actual starting grid.

Penalty for each will be as specified by the International Sporting Code, for false starts (Art. 94).

Any driver in position on the grid, but unable to start shall indicate this by raising his arm.

If a car cannot be started on the dummy grid, the car shall be pushed to the pits after the other cars have left the dummy grid. At the pits, the mechanics may try to effect the necessary repairs and if they are successful, thus allowing the driver to start the engine by means of the self-starter with the aid of an auxiliary battery if necessary, the driver may take part in the race but not until all cars have completed the first lap.

If a car stalls on the actual starting grid, and the driver cannot restart, the car in question will be pushed clear of the track by the attending officials and exceptionally by the mechanics after the other cars have left the start line. It may rejoin the race in the same conditions as hereabove.

Art. 12 - PACE CAR RULE

1. When the rule operates :

- A. Whenever the track is blocked or partially blocked.
- B. Whenever a car on or off the track appears to need help from marshals, fire or rescue equipment.

2. Who sanctions the operation :

The Clerk of the Course, at the request of the official in charge of the post in whose section the incident occurs, will decide if the rule shall be put into operation. If he so decides, the official in charge of the post, will :

.../...

Instruct the marshal to display a white flag (in addition to the yellow flag he will already be displaying as a consequence of the incident) to alert neighbouring flag posts to display the yellow flag. Each successive post shall then show the white and yellow flags to continue the alerting process around the entire track.

3. How the rule operates :

- A. When the yellow and white flags are displayed at every flag post (thus stopping all passing on the circuit) the Pace Car goes onto the track immediately.
- B. The Pace Car gets in front of the leader and the leader will slow immediately because he knows the Pace Car will slow him and everyone will catch him up. Everyone else slows because they know they will be given time to catch the leader.
- C. If the Pace Car inadvertently gets in front of a back marker, this back marker will be waved by. If any driver ignores the Pace Car he will forfeit a lap.
- D. The cars will then line up in single file behind the Pace Car at 20 meter intervals. The Pace Car will remain in action at least until the field is lined up behind it.

4. How the race is resumed :

- A. When the Pace Car driver has been notified that the track is clear and all the rescue services are re-established, he will indicate to the race leader that he is returning to the pits.
- B. As the leader approaches the start line with the pack behind him, the starter will show the green flag, provided that he is satisfied that the pack is in good order. If the starter does not show the green flag, racing will not be resumed and the field will continue behind the leader until the green flag is shown.
- C. No passing is permitted before reaching the start line and the green flag is shown. Violators will forfeit a lap.

N.B. This procedure is not applicable to the Nürburgring

Art. 13 - FINISH

The finish will be controlled over a line facing the timekeepers' post.

The end of the race signal will be given as soon as the first car has covered the distance prescribed under Art. 3. Should two hours elapse before the scheduled race distance is completed, the leader will be shown the chequered flag at the end of the lap in which the period of two hours shall end.

.../...

The car will go on for another lap before going to the closed park, as prescribed under Art. 9 f).

Should the end of race signal be inadvertently displayed at the wrong time, the race will nevertheless be deemed to end at this time.

Art. 14 - CLASSIFICATION

- a) The car classified first will be the car having covered the prescribed distance in the shortest time.

All cars will be classified according to the number of whole laps they have covered and, for those having covered the same total number of laps, according to the order in which they have crossed the finish line.

However, if a car takes more than twice the time of the winner to cover its last lap, this lap will not be taken into consideration in the computing of the total distance covered by the said car.

- b) The cars which have covered less than 90% of the number of laps covered by the winner will not be classified (inferior round figure).
- c) If, due to atmospheric conditions or another case of "force majeure", the race is stopped before its normal end, the procedure will be as prescribed under Art. 36. (Also refer to Art. 36 for the procedure in the event of rain.)
- d) The official classification will be published at a prescribed place by the Secretariat of the Meeting, after the race. They will be the only valid results, except for the modifications which may be made, afterwards, by the Sporting Stewards in the case of protests and subjects to the recognition by the National Sporting Authority.
- e) As regards classifications, awards and granting of points, the procedure will be as specified under Art. 17 of the General Prescriptions to be applied to all FIA Championships.

Art. 15 - PROTESTS AND APPEALS

- a) Protests may only be made in writing and must be handed to one of the Sporting Stewards or in their absence to the Clerk of the Course, together with a fee of 250 Swiss Francs or the equivalent in national currency.

The entrant of the car or his accredited representative alone has the right to protest on his behalf.

The procedure of protests follows the prescriptions of Art. 168-176 of the Code.

- b) The procedure for appeals follows the prescriptions of Art. 177-188 of the Code. The appeal must be accompanied by a fee of..... (fixed by the N.S.A.).

.../...

Art. 16 - PRIZES

- a) For this event, the cash prizes will be as discussed and finalised with the Formula 1 Constructors and Entrants' Association.
- b) The event will also lead to the awarding of honour prizes specified hereafter and to be distributed as follows :
.....
.....
- c) The prize giving will be held on

Art. 17 - INSURANCE

- a) All competitors will be insured by the organizers against Third Party Legal Liability (unlimited cover) in terms of..... Entrants must sign the required application at the preliminary verification and the insurance token (disc) must be displayed on the car - at all times. The insurance covers the car from the time the declaration is signed until midnight after the race.
- b) The organisers wish to emphasize, in the interest of the competitors and their dependants, the desirability of having a personal accident insurance, if they are not already covered in this respect. The drivers taking part in the event will not be considered as Third Party between themselves.

Art. 18 - OFFICIALS

The officials of the event will be as follows :

- Sporting Stewards (3 minimum)
-
-
- 1 representative of the C.S.I.
- NSA Scrutineer
- Clerk of the Course
- Deputy Clerk of the Course
- Deputy Clerk of the Course
- Secretary of the Meeting
- Chief Scrutineer
- Chief Marshal

All correspondence should be sent to :

Phone :
Telex :

.../...

Art. 19 - PUBLICATION OF THE REGULATIONS

These regulations have been made out in English and French. In case of any dispute arising concerning the interpretation, the English/French text shall be considered as authentic.

Art. 20 - SAFETY MEASURES

- a) At all times whilst taking part in practice or the race, drivers shall wear adequate clothes, an approved crash helmet, and goggles (or a vizor) properly placed and fastened.
- b) All cars shall comply with the safety regulations, as laid down by the FIA.

Art. 21 - DECELERATION ZONE

Any driver intending to leave the track, or to enter the pits, or paddock area, shall signal his intention in good time and make sure that it is safe to do so.

Art. 22 - PITS

- a) Refuelling and change of wheels is permitted only at the pits.
- b) During a pitstop, the engine must be stopped if it is for refuelling.
- c) If a driver stops past his pit, the car may only be pushed back to the pit.
- d) The return to the track will be under the direction of the Official in charge.

Art. 23 - PIT ATTENDANTS

- a) Only one person, nominated by the entrant for the purpose of transmitting signals to the driver and who, nevertheless, shall remain at a place approved by the Clerk of the Course, shall normally stand behind the protection barrier limiting the track and the pit area, or at any other place indicated by the Clerk of the Course.
- b) When a car stops at the pits, not more than 6 persons in addition to the driver, may be on the pit area to attend to the car.
A tyre technician present in an advisory capacity, will not be considered as one of the attendants working on the car, nor will the fire attendant specified under Art. 24 hereafter.
- c) All parts and material used by the team (driver and attendants) shall be placed exclusively in the pit, from which the driver and/or his assistants will take them. After each stop of the car the pit assistants must clear the ground of all equipment which may be lying there.

Art. 24 - REPLENISHMENTS

- a) If any fuel is stored in a pit, the entrant of the car must provide at least two effective fire extinguishers of not less than 5 kg minimum capacity, and make sure of their good functioning state.
- b) Any spare fuel stored in the pits must be kept in leak-proof drums or cans, tested at a pressure of at least 3 atmospheres.
- c) During refuelling the driver may remain in the car. Moreover, the entrant shall ensure that throughout refuelling, an employee of the organizers or of the entrant shall stand by the car with a fire-extinguisher ready for use.
- d) Refuelling shall be carried out by only one and the same attendant, appointed by the entrant and with no other function.
- e) Replenishment in oil during the race is prohibited. Oil tank filters must be designed in such a way that the organizers may affix seals properly. Any car the design of which would impede satisfactorily sealing operations, will not be allowed to start.

Art. 25 - STOPPING OF A CAR DURING THE RACE

- a) The race track alone shall be used by the drivers during the race.
- b) Should a driver be compelled to stop his car, either involuntarily or for any other reason, the car shall be moved off the track as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or prevent the normal running of the race.

If the driver himself is not able to move the car out of a potentially dangerous position, it is the duty of the Marshal(s) to help him. In that case, if the driver succeeds in restarting his car and rejoins the race WITHOUT committing any breach of the regulations and WITHOUT gaining any advantage from the preceding movement of the car to a safer position, he WILL NOT BE excluded from the race.
- c) Any repairs carried out on the track may only be made by the driver himself by means of the tools carried aboard the car.
- d) Any replenishment on the track itself is prohibited.
- e) Apart from the driver himself - and in exceptional cases, the competent Officials (see Art. 25 b) and Art. 11, last paragraph) - nobody is allowed to touch a stopped car under penalty of its exclusion from the race.
- f) Pushing a car along the track or pushing it across the finish line is not allowed.
- g) Whenever the car is stopped during the race, whether voluntarily or otherwise, the engine shall be restarted by means of the self-starter. Any breach of this rule shall entail exclusion from the race.

Art. 26 - OVERTAKING

See Appendix H, Chapter 3, Code of Driving Conduct on Circuits.

Art. 27 - SIGNALS

Instructions will be given to the drivers by means of the signals prescribed in Appendix H to the International Sporting Code.

To communicate information to their drivers, entrants must not use flags in any way similar to those mentioned in Appendix H.

Art. 28 - GENERAL PRESCRIPTIONS

a) An entrant shall bear the prime responsibility for compliance with all rules and regulations of all persons concerned with his entry.

If any entrant is not present in person at a competition, his nominated driver, or if there is more than one driver, the first nominated driver, shall be deemed to be his representative and shall bear all responsibilities and duties of the entrant.

b) Any misdemeanour of a driver whilst acting as an agent, shall not absolve the entrant from responsibility, and both entrant and driver shall be liable to penalty.

c) During a competition, a driver who is not acting as an agent or any other person attending a competing car, shall not be absolved from his own responsibility because of the responsibility assumed by the entrant or his agent.

d) To accept a badge or a pass issued to an entrant, will be deemed to identify the person concerned with the entry and to imply his observance of the regulations. The distribution of passes is exclusively the right of the organizers.

e) Entrants, drivers and attendants must at all times display the means of identification provided for them by the organizers. Each driver and each entrant will be delivered an individual pass plus a pass admitting a private vehicle to the paddock.

Passes can only be used by adults.

In the interest of safety, children cannot be admitted to the pits area.

f) Checking of licences, certificates and other papers, as well as the distribution of passes and other necessary papers will take place on, at hour, at

g) Entrants shall make sure that the cars remain in compliance with the conditions of eligibility and safety throughout the competition. The act of presenting a car to technical control shall be deemed as a declaration of its conformity.

All regulations for the race also apply to the practice.

.../...

Art. 29 - POWERS OF THE ORGANIZERS

The organizers may :

- a) Distribute the awards at their discretion if, through unforeseen circumstances, the race is stopped before its scheduled completion.
- b) Give additional awards.
- c) Change the order in which the events are run at the meeting with the prior consent of the Sporting Stewards.
- d) Check the conditions of eligibility of a car or of an entrant before, during or after a race, provided the entrant has been notified of this intention, if the verification takes place after the race within half an hour after the publication of the provisional results.
- e) Request that a car be dismantled by the entrant in order to ascertain that the conditions of eligibility or conformity are fulfilled as and when directed.
- f) Request an entrant to supply such components and/or samples, as may be specified.
- g) Request the entrant to refund all expenses arising from the exercise of the above rights.
- h) Issue instructions - by means of Appendices to the present regulations or by special circulars - to the entrants, to notify them of all modifications or additions they consider advisable, but which must follow the prescriptions of Art. 66 of the Sporting Code as regards modifications made after the closing of entries. These Appendices or circulars shall have the same force as the present supplementary regulations.
- i) Permit a reserve driver to take part in the race even if a place has not been left open by the defection of a driver already engaged, without however exceeding the maximum number of cars admitted at the start (Art. 4 b).
- j) Request the entrant and driver to attend the Prize-Giving.
- k) Reject any claim for refunding of expenses incurred by the application of the above prescriptions.
- l) If the Clerk of the Course, or the chief medical official of the event judges it necessary, a driver may be required to submit to a medical examination by a doctor approved by the N.S.A. of the country, at any time during the meeting, or at the end of it.

For all cases not provided for in these Regulations, the decision will be made by the Sporting Stewards.

Art. 30 - PENALTIES - EXCLUSION FROM THE RACE

.../...

Any decision concerning a time penalty or the exclusion from the race of drivers or cars, taken by the Sporting Stewards, will be notified to the entrant concerned by the Clerk of the Course :

- a) In the case of time penalty or exclusion, in writing to the entrant's pits and to the Pit Marshal concerned.
- b) In the case of an exclusion, the driver of the car, subject to this decision will also be notified by signals. To that effect, the black flag - bearing the entrant's racing number - shall be displayed when the car passes the starting line, by the Clerk of the Course.
- c) The entrant or his representative will also be expected to present his own "STOP" signal to his driver. Should the driver then fail to stop, further penalties may be imposed.

Mentioning a specific penalty in these Supplementary Regulations shall not prevent the imposition of further penalties as may be deemed appropriate.

Art. 31 - APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS

Should any dispute arise in connection with the interpretation of these Supplementary Regulations or instructions to be issued before the race, the decision of the Sporting Stewards shall be final and binding, except in so far as they might be contrary to the International Sporting Code or if the FIA should decide otherwise.

Art. 32 - JURISDICTION

Breach of the regulations and failure to observe the instructions given by an Official, will entail the imposition of one of the penalties provided for under Art. 150 of the Code.

The entrant will be held responsible for the payment of the fines. The fines and penalties mentioned in these Regulations are not in substitution of, but in addition to the penalties provided for, in the International Sporting Code.

Art. 33 - DEFINITION OF A MAKE

By make should be understood the publicly announced name of the manufacturing body under which a certain model is known. For example, LOLA, FORD, TYRRELL, FERRARI, BRM.

Any case not foreseen by this rule will be the subject of a separate decision of the C.S.I.

In the case of Formula racing cars, an "automobile make" is meant to be a combination of chassis plus engine. When the chassis manufacturer fits an engine of another make, the car shall be considered as "hybrid" and the name of the engine manufacturer shall be associated with that of the chassis manufacturer.

.../...

Should a hybrid car win a Championship title or Cup this would be granted to the manufacturer of the chassis.

Art. 34 - EX-AEQUO

The prizes and points granted for the placing of drivers who are ex-aequo will be divided.

Art. 35 - RACING NUMBERS

Each car will be identified by a racing number painted or stuck on before the preliminary verification on both sides and at the front of the car, in such a way as to ensure its durability and legibility. The C.S.I. may at the beginning of the year, establish a list of fixed numbers, and the entrants shall under no condition exchange afterwards numbers between entered cars.

The figures shall measure at least 30 cm in height and at least 4 cm thick, and be painted to be clearly visible.

Art. 36 - STOPPING OF AN EVENT

In the case of very bad atmospheric conditions or any other case of "force majeure", the race may be stopped by a decision of the majority of the present Sporting Stewards, and the following procedure will be adopted:

- a) If it is raining at the time the race is due to start, the start may be postponed.
- b) if the race has started and rain falls before the leader has completed laps (30%), the race may be stopped and declared "No contest". The race will then be started as soon as conditions permit.

NOTE - Appendix H specified that the appropriate signal for stopping the race is a display of the red flag.

- c) if the race has started and rain falls when the leader has completed between . . . and . . . laps (30 to 60%), the race may be halted for a period of at least 20 minutes. After 20 minutes, the race will be restarted as soon as conditions permit. The procedure for the restart will be as specified in Art. 21 of the Supplementary Regulations, paragraphs b, c, d, e and f. Positions on the starting grid will be determined by race positions at the time the race was halted. Cars which have retired before the race was halted, will not be allowed to restart. To halt the race, the red flag will be shown.
- d) If the race is halted and restarted as in c) above, it will be regarded as having been run in heats and final positions will be calculated by adding together the times taken by drivers to complete each heat.

. . . / . . .

- e) If the race has started and rain falls after the leader has completed . . . laps (60%), the race may be stopped and regarded as finished. The usual chequered flag "End of Race" signal will be given.
- f) The Clerk of the Course asks entrants and drivers each to nominate after the end of practice (race day), two persons who will be available for consultation as to the race-ability of the track. If rain starts to fall, these persons should report to Race Control as soon as possible.

Art. 37 - ACCEPTANCE OF ENTRIES

For the year 1975, at official practices, a number of cars will be allowed equal to the number set by the CSI formula + 5 cars, however with a maximum number of cars set at 32.

Furthermore, the 26 fastest cars during the practice will be admitted at the start.

This decision does not apply to the Nürburgring.

The organizer will be bound to accept entries in the following order :

- 1) The World Champion drivers of the preceding years who are still in activity.
- 2) The teams classed up to the 10th place in the F 1 Constructors' Cup the previous year (2 entries will be accepted per team for teams which participated with more than one car.)
- 3) In the course of the year, drivers who are not concerned in the two preceding paragraphs, but who marked points during the current year.
- 4) Three cars, at the organizer's choice, provided their drivers are acceptable in keeping with the CSI Specifications.
- 5) Other CSI approved drivers, after consulting their National Sporting Authorities.

°
° °

INFORMATION COMPULSORILY INCLUDED IN THE
SUPPLEMENTARY REGULATIONS

In various countries in which the temporary importation of parts and competition cars raises difficult problems (Spain, Italy, Portugal, etc.), the organizers of international events are required to mention in their regulations the names and addresses of the recommended frontier posts which have been previously informed of the passing of these cars.

°
° °

.../...

ENTRY OF INTERNATIONAL EVENTS FOR HISTORICAL CARS
AND CRITERIA TO BE MET BY THESE EVENTS

According to the terms of the F.I.A./F.I.V.A. Convention, signed on 10th October, 1974, the F.I.V.A. has recognized the FIA as being the only International Authority in the World of Motorsport.

At the first meeting of the Sub-Commission held on the same date, it was agreed that this recognition extends only to those sporting uses of Historical Cars which are not already provided for in the FIVA International Code.

Consequently :

- All inscriptions for Historic events must be addressed by the NAS to :

Mr. HALTER
Secretary of the FIVA
Altstetterstrasse 142
CH 8048 ZURICH, Switzerland

who will forward them to the CSI.

- It is pointed out that the FIVA regulations do cater for Historical Cars ; the average speed imposed is less than 40 km/h and so these events may be organized by FIVA affiliated Clubs, without necessarily passing through their NSA's.

However, the FIVA is requesting all its member-Clubs to inform their NSA's, as a matter of courtesy, when they intend to organize such events.

°
° °

DECISIONS OF THE SUB-COMMISSION FOR CIRCUITS & SAFETY

- FLAME-RESISTANT CLOTHING FOR RACING DRIVERS -

Drivers' clothing should satisfy either the F.I.A. standard test described below or another standard examined and approved by the C.S.I. Clothing so certified will be listed, for information, in the C.S.I. Bulletin and Yearbook, with a recognition number, upon application from the NSA of the country of manufacture, which will also be responsible for arranging the FIA test on random samples, should it be required, or for submitting other standards to the C.S.I. for approval.

For those NSA's requesting them, a more detailed description of the test procedure and a film of it can be made available.

- F.I.A. STANDARD TEST METHOD 1975 -

1. INTRODUCTION

In order to clarify the detailed explanation of the test method, we will briefly illustrate the basic concept.

A part of the test subject's body, protected by the clothes (overall and undergarment) to be tested, is exposed to flames ; when the tester arrives at the limit of his heat tolerance, he has to be in a position to rapidly take the exposed part out of the flames, at the same time freeing himself from the protective clothing, which could cause burns, even when away from the flames, owing to the stored heat.

1.1. Choice of the part of the body

The test system is based on the resistance of the test subject to heat. As already mentioned, this resistance differs very little from individual to individual ; on the other hand, to ensure that the test is rigorous and reliable, it is necessary that the part of the body is always the same. After careful examination, we have chosen the part of the arm and forearm around the elbow for the following reasons:

- the interior of this part is without hair and it is extremely delicate : therefore the heat tolerance in this point is limited and we can be sure that the other parts of the body exposed to flames in the actual conditions of an accident will not suffer more serious damage, for the same time of exposure.
- as in the test, the arm protection is realized with an actual sleeve, formed by the undergarment and by the overall, of a cylindrical form for obvious reasons of simplicity. It is necessary that the width of the space between sleeve and skin be constant over a certain length. In fact we wish to point out that the space filled by air, sweat and gas between skin and clothing conducts heat badly and therefore delays its arrival on the skin itself.

.../...

It can be verified that the circumference of the arm and forearm above and below the elbow is more or less constant at about 8 cm, and therefore the width of the space between skin and sleeve is constant. For the same reason, the circumference of the test sleeve must be 8.5 cm larger than the circumference of the test subject's elbow : in this way there is always the same space whether the test subject be large or small and the test reflects the real conditions of use.

1.2. Test equipment

The test apparatus is quite simple, as may be seen from the enclosed photos,^{°)} but it must meet certain precise safety rules. It is formed by a bearing structure, containing a rectangular tray of about 25 cm long, 20 cm large and 5 cm high, into which the petrol is poured. The distance between the petrol surface and the sleeve must be 4 cm. An aluminum shield is foreseen for protection from flames and heat, with a hole for the arm.

The basic precaution to observe is that the apparatus has to be firmly fixed to a table or to a bench so that, when the test subject cannot resist the heat any more and withdraws his arm, he does not risk overturning the flaming tray on himself.

As the sleeve circumference is 8.5 cm larger than his arm, the subject can pull his arm out of the sleeve, fixed to the apparatus, and therefore he will not risk further burns due to the heat absorbed by the overall.

2. TEST DESCRIPTION

To obtain recognition by the F.I.A., the clothing has to overcome the two tests we describe ; from our experience, we feel that as these tests are on the limit of tolerance, it is not necessary to follow a statistical system, two tests being sufficient.

The differences in the tolerance times seen in many identical tests are more or less of the same amount as the margin of inaccuracy in the time keeping and therefore they may be disregarded.

The maximum time of tolerance has been fixed by us at 20 seconds, because the clothing we experimented with, which is technologically advanced, allowed the subject to tolerate the flames little more than 20 seconds.

2.1. Dry test

1. The environmental temperature must be higher than or equal to 15°.
2. The stated dimensions (subject's elbow, sleeve, distance between petrol surface and sleeve) must be verified.
3. The sleeve must be fixed to the apparatus.
4. 2000 cm³ of water must be poured into the tray to keep it cool and prevent deformation.
5. 250 cm³ of commercial fuel (see appendix J, art. 253 w) must be poured on the water.

.../...

(°) see photos, between page 24 and page 25.

6. The subject must introduce his arm into the sleeve so that at least 8 cm of arm above the elbow are over the tray.
7. The petrol in the tray must be lit.
8. The subject has to resist for 20 seconds at least in the position described in point 6.
9. The subject's arm, on coming out of the sleeve, should present at the most, a slight reddening.
10. After testing, the sleeve must be bent through 180°, at the same spot, in two opposite directions, five times without cracking.

2.2 Wet test

All the operations are identical to the dry test except for the operations n° 5 and 6 which become :

5. The subject has to introduce his arm into the sleeve so that 8 cm at least of arm above the elbow are over the tray.
6. 250 cm³ of petrol have to be poured over the sleeve slowly, letting it drip into the tray situated below.

2.3. Washings

Before testing the clothing (dry and wet test), the clothing will be washed five times, following the manufacturers' instructions, which will be written on a label that must be attached on the clothing (undergarment and overall).

On the same labels will be specified :

- maximum number of washings (undergarment and overall) before deterioration of protection.

and eventually :

- clothing conforming to FIA 1975 Standard.
- number of recognition issued by the C.S.I.

°
° °

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

.....

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS 1975/4
ADDITIONAL RECOGNITION LIST

<u>VALIDABLES à PARTIR du</u> : 1/4/75 <u>VALID as FROM</u>
--

(D) ALLEMAGNE Féd.

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

DAIMLER 5587 240 D 3.0 (3005 cm3) GROUPE 1
BENZ

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

AUDI NSU	5559	80 GT	7/2E	- Errata
	5582	50	2/1E	- Echappement
B M W	5445	2002 Tii	17/6V	- Sièges
VOLKS- WAGEN	5584	Golf 1500	1/1E	- Rapports Boîte de Vitesses - Echappement
			2/1V	- Moteur 85 CH
			3/2V	- Sièges - Protection infér.
	5545	Passat 1300	2/1E	- Echappement
	5546	Passat 1500	2/2V	- Sièges - Protection infér.
	5575	Scirocco	2/1V	- Protection inf. - Sièges
			3/2E	- Echappement - Rapports Boîte de Vitesses
			4/2V	- Embrayage - Extensions d'ailes - Renforts caisse (Gr. 2 seult.)
	5583	Golf 1100	2/1E	- Echappement
			3/2V	- Protection inf. - Sièges
	5364	1302 S	9/3E	- Alternateur - Direction
OPEL	5391	Manta 1.9	13/8E	- Roues

(E) ESPAGNE

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

SEAT 5594 1430 Especial 1800 (1755) GROUPE 1

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

SEAT	5548	1430/1600	3/2V	- Carburateurs
	5594	1430/1800	1/1V	- Extensions d'ailes (Gr. 2 seulement) .../...

SEAT	5594	1430/1800	2/2V	- Renforts Châssis - Renforts Suspension - (Gr. 2 seulement)
			3/3V	- Freins AV (Gr. 2 seult)
			4/4V	- Direction - Suspension (Gr. 2 seulement)
SIMCA BARRIEROS	5400	1200	8/3E	- Carrosserie
			9/4E	- Intérieur
			10/5E	- Tableau de bord

(F) FRANCE

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

CITROEN	5592	CX 2000	(1985 cm3)	GROUPE 1
	5593	GS X	(1015 cm3)	GROUPE 1
	1666	GS X2	(1222 cm3)	GROUPE 2
	1667	CX 2200	(2175 cm3)	GROUPE 2

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

CHRYSLER	5371	160/180	5/3V	- Culasse 16 soupapes (Gr. 2 seulement)
PEUGEOT	5280	504 TI	20/9E	- Pont AR

NOTA : La fiche ALPINE RENAULT 3035 (A 110 1600) correspond maintenant au modèle 1565 cm3 uniquement. Le modèle 1605 cm3 a fait l'objet d'une nouvelle homologation sous le n° 3068. Toutes les extensions homologuées dorénavant comme suit :

The Alpine Renault 3035 (A 110 1600) now only corresponds to the 1565 cm3 model. The 1605 model has been the object of a new recognition under n° 3068. All recognized extensions as follows :

3035 A 110 1600 (1565)

1/1E	- pas de changement
à 10/4E	- no change
11/7V	- Protection inf. (Gr.4 slt)
12/8V	- Suspension AR (Gr. 4 seult)
13/5E	- Fixation moteur - Echappement
14/6E	- Carter B.V.
15/7E	- Siège
16/9V	- Freins
17/8E	- Carrosserie
18/9E	- Roues - Direction - Echappement - Boîte de Vitesses - Pont AR.
19/10V	- Arceau de sécurité

.../...

- 3035 A 110 1600 (1565) 20/11V - Extensions d'ailes
(Gr. 4 seult).
21/10E - Errata
22/11E - Moteur
- 3068 A 110 1600 (1605) 1/1E - Capacités - Dimensions -
Roues - Direction - Echappement - Carter B.V.
2/2E - Rapports B.V.
- Rapports Pont AR
- Moteur
3/1V - Arceau de Sécurité
4/3E - Renforts châssis - Echappement - Fixations moteur -
Carter B.V. et Pont AR -
Carrosserie (1973) -
Carrosserie (1975)
5/2V - Extensions d'ailes
(Gr. 4 seult)
6/3V - Extensions d'ailes -
- Carrosserie - Phares -
Embrayage - Direction
(Gr. 4 seult)
7/4V - Suspension renforcée
- Protection inférieure
- Trompettes
(Gr. 4 seult)
8/4E - Rapport Pont AR - Freins -
Carburateur - Phares
9/5E - Culasse - Carter -
Carrosserie
10/5V - Embrayage - Suspension

(GB) GRANDE-BRETAGNE

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

- | | | | | |
|----------|------|-----------------|--------|---|
| BLMC | 5539 | Austin Allegro | 2/2V | - Vilebrequin - Bielle -
Boîte de Vitesses -
Volant moteur
(Gr. 2 seult) |
| | 5542 | Dolomite Sprint | 8/3E | - Errata |
| FORD | 5542 | Escort Sport | 6/3V | - Jantes |
| | 5336 | Capri | 26/14V | - Jantes |
| | 1660 | Capri RS 3100 | 4/4V | - Essieu AR |
| VAUXHALL | 5565 | Magnum Firenze | 9/6V | - Moteur - Radiateur Huile -
Boîte 5 rapports |

.../...

VAUXHALL 5565 Magnum Firenze 9/6V - Rapport Pont AR
(suite/contd.) - Protection inférieure
- Protection réservoir
10/7V - Embrayage - Carter em-
brayage - Freins - Direc-
tion - Vilebrequin - Biel-
le - Paliers - Carter sec
(Gr. 2 seult)

(I) ITALIE

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

ALFA 5590 Alfasud L (1186 cm3) GROUPE 1
ROMEO 641 Alfetta GT America (1962 cm3) GROUPE 4
FIAT 5591 128-1300 (1290 cm3) GROUPE 1 -
avec les modèles { A1/128 4 portes
A1/52 128 Spécial 2 portes
A1/S 128 Spécial 4 portes

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

ALFA 641 Alfetta GT Am. 1/1V - Extensions d'ailes -
ROMEO Freins - Suspension -
Culasse double allumage -
Culasse 16 soupapes -
Freins - Carter d'embraya-
ge - Refroidissement
boîte - Embrayage - Pro-
tection inférieure - Pro-
tection AV - Carter sec -
Moyeux
5046 Giulia 1600 12/6E - Carrosserie - Intérieur
13/7V - Rapport Pont AR
5570 Alfasud TI 4/4V - Extensions d'ailes
- Freins (Gr. 2 seult)
5/5V - Moyeux - Moteur
DE 3047 Pantera 16/9V - Freins (Gr. 4 seult)
TOMASO 17/8E - Errata
FIAT 5165 124 Sport Coupé 19/13E - Echappement
5341 124 " 1600 11/9E - Echappement
5481 132 2/1E - Carrosserie - Intérieur -
Dimensions - Roues -
Freins - Moteur -
Suspension.

.../...

	5304	128		14/12V	- Carrosserie - Intérieur - Dimensions - Moteur - Modèle 4 portes
	5414	127		4/2V	- Carrosserie - Intérieur - Dimensions - Moteur
LANCIA	3064	Beta Coupé		7/7V	- Bielle
	640	Stratos		3/2V	- Tableau de bord

(J) JAPON

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

NISSAN	5588	Datsun 260 Z (2+2)	2565 cm3	GRUPE 1
ISUZU	5589	PF 50 (1584)		GRUPE 1

EXTENSIONS D'HOMOLOGATION / RECOGNITION EXTENSIONS

ISUZU	5589	PF 50	1/1V	- Carrosserie
NISSAN	5588	Datsun 260 Z (2+2)	1/1V	- Vilebrequin - Bielle - Culasse - Carter sec - Volant moteur - Embrayage - Boîte de vitesses - Carter embrayage - Arbre Transmis- sion - Pont AR - Suspension - Renforts châssis - Freins - Protection inférieure - Pare-chocs (Gr. 2 seult.)
			2/1V	- Carrosserie
TOYO KOGYO	5544	Mazda S 124 A	4/3V	- Pont AR
			5/4V	- Boîte 5 rapports

(NL) PAYS-BAS

DAF	5580	1300 Marathon	8/8V	- Culasse - Bielle (Gr. 2 seult)
-----	------	---------------	------	-------------------------------------

VALABLES à PARTIR du : 1.5.75 VALID as FROM
--

(E) ESPAGNE

SEAT	5594	1430 Especial 1800	5/5V	- Freins (Gr. 2 seult)
------	------	--------------------	------	---------------------------

FEDERATION INTERNATIONALE DE L ' AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1975
-----CIRCULAIRE N° 3

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve	Circuit	Organisateurs
MAI					
18	F	A	Course à Orchies	Orchies	ASK SCARPE. M. Dabras. 87 rue Lagache 59310 Landas.
25	F	A	Course Internationale	Buzancy	ASK Charleville-Mezières. M. Roland Taillandier. 17 rue de Champagne. 08000 Charleville Mezières.
JUIN					
1	F	A	6 H. Internationales de Paris	Thiverval	ASK Star Champ de Mars. M. Roy. 7 rue du Progrès. 92 Colombes.
JUIL.					
6-7	S	A-C-E	Lappland Cup	Harkvallen	Frösö IF, Box 25, S-832 01. Ostersund. Tél. 063/12 17 30.
9-10	S	A-C-E	Lappland Cup	Alvis FK- ring	Umeå AK, Box 210, S-901 03. Umeå. Tél. 090/11 51 17
12-13	S	A-C-E	Lappland Cup	Varggropen	Ornsköldsviks MK, Fack S-891 01. Ornsköldsvik, Tél. 0660/188 54
19-20	S	A-C-E	Holiday Race	Axamo Ring	Jönköpings KC, Box 149, S-551 02 Jönköping. Tél. 036/13 12 64
22	S	A-C-E	Holiday Race	Toarps Ring	Toarps MK, Box 105, S-510 50. Dalsjöfors. Tél. 033/76 160
24	S	A-C-E	Holiday Race	Gislaveds Motorbana	Gislaveds MK, Box 13, S-332 00. Gislaved. Tél. 0371/117 95

.../...

Date	Pays	Classe	Nom de l'Epreuve	Circuit	Organisateur
JUIL. 26	S	A-C-E	Holiday Race	Laholms Kartingbana	Laholms MK, Box 81, S-312 01. Laholm. Tél. 0430/102 26
26-27	S	A	Match à 3 Pays D-DK-S	Skogstorp Kartingbana	Kalmar MK, Box 213, S-381 01. Kalmar. Tél. 0480/737 10

FEDERATION INTERNATIONALE DE L ' AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1975

CIRCULAIRE N° 5

CATEGORIES	{	I+ Epreuves Internationales Libres / Full International Events			
		I Epreuves Internationales / International Events			
Formule 1	F1	Grand Tourisme Spécial GT4	Formule Indy F/INDY	Formules A-B-C F/A,F/B,F/C	
Formule 2	F2	Sport	SP5	Formule Libre F/L	
Formule 3	F3	Course bi-place	2S7	Formule Renault F/R	Formules 5000 F/5000
Tourisme	T1	Formule V	F/V	Tourisme Sudam T/S	Stock-cars T/SC
Tourisme Spécial	T2	Formule Super V	F/SV	Formule Sudam.. F/S	Dragsters DRG
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>
30 Mars	I	NZ	Bay Park (T1, T2, SP5, F/F, F/V)	Annulé / Cancelled
13 Avril	I	DK	Ring Djursland (T1, T2, F/F)	Annulé / Cancelled
27 Avril	I+	GB	Oulton Park (Championnat d'Europe pr Voit. de Tourisme)	Annulé / Cancelled
17 Mai	I	DK	Ring Djursland (T1, T2, F/F)	Annulé / Cancelled
15 Juin	I+	CDN	Mosport (Ancienne épreuve du Championnat Can-Am)	Groupes : T1,T2,GT3,GT4,F/5000 Suppression : 2S7
13 Juil.	I+	USA	Watkins Glen (2S7,F/5000) (ancienne épreuve du Championnat Can-Am)	Suppression : 2S7
10 Août	I+	USA	Mid-Ohio (2S7) (ancienne épreuve du Championnat Can-Am)	2S7 remplacé par F/5000. Nouvelle appellation : Mid-Ohio Continental 5000

.../...

24 Août	I+	USA	Road America (2S7) (ancienne épreuve du Championnat Can-Am)	Nelle appellation : "Road America 252 Handicap" Groupes : T2,GT3,GT4,SP5 (jusqu'à 2L.),2S7
14 Sept.	I+	CDN	Edmonton (ancienne épreuve du Championnat Can-Am)	Annulé / Cancelled
26 Oct.	I+	USA	Riverside (T2, 2S7) (ancienne épreuve du Championnat Can-Am)	Groupe de Voitures : T2 Suppression: 2S7
2/3 Nov.	I+	J	JAF Grand Prix - Suzuka (F/L)	Nelle date : 1/2 NOVEMBRE
27/28 Sept.	I+	D	Preis von Baden Württemberg und Hessen - Hockenheim	Nouv. organ./New organizer : ADAC Hessen e.V. D 6000 Frankfurt/M. Schumannstrasse 4-6 tel.: 0611/74301

COURSES de COTE - AUTOCROSS - RALLYCROSS - SLALOMS and DRAGSTERS

13 Avril	E		Trofeo Autocross Abanico de Plencia (T1,T2,GT3,GT4,SP5)	Nelle ins./New entry. Org. Real Automóvil Club Vasco-Navarro (delegación Vizcaya). Bandera de Vizcaya, 2. Bilbao. tél. 944/43-97-44
3/4 Mai	E		Trofeo Citroen pop cross Alicante	Nelle ins./New entry. Org. Automóvil Club de Alicante. San Fernando, 4. Alicante tél. 965/21.40.61
4 Mai	E		Autocross Pasajes (T1,T2,GT3,GT4,SP5)	Nelle ins./New entry. Org. Real Automóvil Club Vasco-Navarro. Plaza de Oquendo, s/n San Sebastian. tél. 943/41.15.29
17/18 Mai	S		Spola Kröken Mantorp Park (DRG)	Nelle ins./New entry. Org. SHRA. c/o Aberg. Kampementsgatan 4. S-115 38 Stockholm.
7/8 Juin	P		Pop Cross Citroën - Porto	Nelle ins./New entry. Org. Clube 100 a Hora. Rua das Chagas, 35. Lisboa.
14/15 Juin	E		Trofeo Citroen pop Cross Bilbao	Nelle ins./New entry. Org. Real Automóvil Club Vasco-Navarro (delegación Vizcaya). Bandera de Vizcaya 2. Bilbao. tél. 944/43.97.44
26/27 Juil.	E		Trofeo Citroen pop Cross La Coruña	Nelle ins./New entry. Org. Escudería La Coruña. Huerta, 5. La Coruña. tél. 981/26.02.05 /23.24.00

.../...

24 Août	E	Trofeo Autocross Abanico de Plencia (T1,T2,GT3,GT4,SP5)	Nelle ins./New entry. Org. Real Automovil Club Vasco-Navarro (delegación Vizcaya) Bandera de Vizcaya 2. Bilbao. tel. 944/43.97.44
20/21 Sept.	E	Trofeo Citroen pop Cross Madrid	Nelle ins./New entry. Org. Real Automovil Club de España. Circuito Permanente del Jarama. Ctra de Burgos Km 28., Madrid. tél. 91/202.55.38
27/28 Sept.	P	Pop Cross Citroen - Lisbonne	Nelle ins./New entry. Org. Clube 100 a Hora. Rua das Chagas 35. Lisboa.
5 Oct.	E	Trofeo Otoño Autocross Pasajes (T1,T2,GT3,GT4,SP5)	Nelle ins./New entry. Org. Real Peña Motorista Vizcaya. Alameda de San Mames, 38. Bilbao 10. tél. 944/31.61.13
18/19 Oct.	CH	Pop Cross	Nelle ins./New entry. Org. Automobile Club de Suisse. 38 Pl. de la Gare. CH 1700 Fribourg. tél. 037/22.13.61

R A L L Y E S

25/27 Avril	MC	Rallye Monte Carlo Junior	Nelle date : 21/23 Novembre
-------------	----	---------------------------	-----------------------------

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 :

24/25 Mai	D	Goldener Bär von Berlin - Avus Berlin (T1,T2,GT3,GT4,SP5,F1,F2,F3,F/L,F/V,F/SV) Nouvelle appellation/New name : Prix de Berlin
1er Juin	AUS	Amaroo Park (F/L)
28/29 Juin	D	Avus Berlin (T1, T2, GT3, GT4, F3)
30/31 Août	D	Avus Berlin (T1,T2,GT3,GT4,SP5,F3,F/V,F/SV)

.../...

INFORMATIONS DE DERNIERE MINUTE : STOP-PRESS INFORMATION :

- CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS DE F 1 / WORLD CHAMPIONSHIP OF F1 DRIVERS -

Le Grand Prix de France (5/6 Juillet 1975) se déroulera sur le circuit de Paul Ricard.
The French Grand Prix (July 5/6th July, 1975) will be held on the Paul Ricard Circuit.

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F2 / EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR F2 DRIVERS

L'épreuve prévue le 11 Mai prochain sur le circuit de Jarama est annulée.
Cancellation of the event scheduled for May 11th, on the Jarama circuit.

- CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES / WORLD CHAMPIONSHIP FOR RALLIES -

Rallye du Portugal : En raison des élections au Portugal et des interférences de dates au calendrier sportif international, le Rallye du Portugal 1975 qui devait se dérouler du 22 au 27 Avril est reporté au 18/21 Juillet.

: Owing to the elections to be held in Portugal and clashes in the International Sporting Calendar, the 1975 Rally of Portugal which was to be run on April 22nd/27th is postponed to July 18th/21st.

Rallye Acropolis : Pour permettre le déroulement d'une épreuve de classement sur le circuit de Tatoi, le Rallye Acropolis 1975 qui devait se dérouler du 27 Mai au 2 Juin est avancé au 25 Mai / 1er Juin.

: To make possible the running of a classification stage on the Tatoi circuit, the 1975 Acropolis Rally which was to be held on May 27th/June 2nd is advanced to May 25th / June 1st.

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE / EUROPEAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP -

Suite à l'annulation de la course de côte de Berchtesgaden (publiée au Bulletin N° 91) la Coupe Bruno Carotti-Rieli Terminillo est avancée au 8 Juin.

Further to the cancellation of the Berchtesgaden hill-climb race (published in Bulletin 91) the Coupe Bruno Carotti-Rieli Terminillo is advanced to June 8th.