

# fédération internationale de l'automobile

N° 102

2 - 1976



## **bulletin sportif de la commission sportive internationale**

8, PLACE DE LA CONCORDE - 75008 PARIS - TÉL. : 265.34.70 - TÉLEX 290442 FIAOTO

S O M M A I R E

Pages

Règlementations Sportives :

- Drapeau de Départ . . . . .
- Tour de Chauffe . . . . .
- Championnat d'Europe de la Montagne . . . . .
- Pénalités Internationales . . . . .
- Annuaire du Sport Automobile 1976 . . . . .

Informations Techniques :

- Liste Additionnelle d'Homologations 1976/2 . . . . . 7 & 8

Informations concernant le Karting :

- Règlement du Championnat d'Europe de Karting par Equipes . . . . . Feuilles vertes
- Calendrier International de Karting - Circ. N° 1 . . . . .

Calendrier Sportif International 1976 :

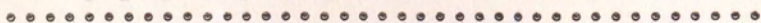
- Circulaire N° 4 . . . . .
- Liste des Epreuves comptant pour le Trophée de l'Avenir 1976 . . . . . Feuilles roses

Sous-Commission des Voitures Anciennes :

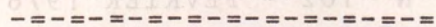
- Calendrier des épreuves sportives 1976 . . . . .

PENALITES INTERNATIONALES

Les pénalités internationales suivantes ont été prononcées par le Tribunal International de l'O.N.S. (D) :



N° 102 - FEBRUARY 1976



C O N T E N T S

Pages

Sporting Regulations :

- Starting Flag . . . . . 4
- Warming-up Lap . . . . . 4
- European Hill-Climb Championship . . . . . 4
- International Penalties . . . . . 4 to 6
- 1976 Year Book of Automobile Sport . . . . . 6

Technical Information :

- Additional Recognition List 1976/2 . . . . . 7 & 8

Information concerning Karting :

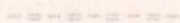
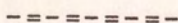
- Regulations of the 1976 European Karting Championship by Teams . . . . . Green Sheets
- International Karting Calendar - Circular N° 1 . . . . .

1976 International Sporting Calendar :

- Circular N° 4 . . . . .
- List of Events counting towards the 1976 "Trophée de l'Avenir" . . . . . Pink Sheets

Sub-Commission for Historical Cars :

- 1976 Sporting Events Calendar . . . . .



REGLEMENTATIONS SPORTIVES

- DRAPEAU DE DEPART -

En fonction de l'utilisation du drapeau national, réservée, dans certains pays : dorénavant à chaque fois que dans un règlement il sera question du drapeau utilisé pour donner le départ d'une course c'est l'expression drapeau de départ qui devra être utilisée et non plus drapeau national.

L'organisation devra dans son règlement donner tous les détails d'identification de ce drapeau qui ne devra pas pouvoir être confondu avec les drapeaux déjà prescrits.

o o o

- TOUR DE CHAUFFE -

Dorénavant, les dépassements pourront être autorisés dans le tour de chauffe pour toutes les épreuves internationales. L'initiative de la décision est laissée au directeur de course.

o o o

- CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE -

Erratum

Il y a lieu d'apporter les modifications suivantes au règlement du Championnat d'Europe de la Montagne (publié dans le Bulletin n° 101, Janvier 1976).

ART. 2

- B) Voitures de Tourisme, de Grand Tourisme et de Production Spéciale (Groupes 2, 4 et 5)
- C) Voitures de Courses bi-places (Gr. 6)

Supprimer la phrase :

Les voitures de sport bi-places (Groupe 6) qui participent ..... de l'Annexe J du Code Sportif International.

ART. 4

CATEGORIE C : Champion d'Europe de la Montagne pour Voitures de Sport.

o o o

- PENALITES INTERNATIONALES -

Les pénalités internationales suivantes ont été prononcées par le Tribunal national de l'O.N.S. (D) :

.../...

Disqualifications :

Hans-Jürgen Hohmann, Berlin

Klaus Dieter Jacobs, Berlin

Ces concurrents/pilotes ont eu recours devant un Tribunal non sportif.

Suspensions :

Jusqu'au 31/12/1977 :

Richard Leinberger, Weidensees

pour avoir, plusieurs fois, participé aux épreuves avec une voiture non conforme aux prescriptions.

Jusqu'au 31/3/1977 :

Dieter Ebermayer, Nürnberg

pour avoir participé à plusieurs épreuves sans permis de conduire valable.

Jusqu'au 31/12/1976 :

a) Roland Bayer, Niederholm  
pour avoir refusé de payer une amende infligée à l'étranger.

b) Rüdiger Geyser, Remegen  
pour avoir réglé ses droits d'inscription avec un chèque non couvert.

c) Josef Koller, Gögging  
pour avoir, après réclamation, refusé de soumettre sa voiture aux Commissaires pour vérification.

d) Horst Runte, Bergkamen-Rünthe  
pour avoir, après réclamation, refusé de soumettre sa voiture aux Commissaires pour vérification.

Jusqu'au 30/9/1976 :

Gerhard Hönge, Waldems

pour avoir réglé ses droits d'inscription avec un chèque non couvert.

Jusqu'au 30/6/1976 :

a) Hartwig Bertrams, Leichlingen  
manoeuvres déloyales et dangereuses envers ses concurrents.

b) Nothelle-Tuning, Duisburg  
distribution des arbres à cames illicitement modifiés.

c) Günther Knippschild, Arolsen  
pour avoir, après réclamation, refusé de soumettre sa voiture aux Commissaires pour vérification.

d) Günther Tschey, Rotenburg  
procédure frauduleuse dans un contrôle horaire.

e) Paul Burghardt, Ibbenbüren  
pour avoir participé aux épreuves sans permis de conduire valable.

Jusqu'au 31/3/1976 :

a) Gerd Butenhoff, Hellendorf  
pour avoir participé aux épreuves avec une voiture non conforme  
aux prescriptions.

b) Hans Christian Jürgensen, Flensburg  
pour avoir refusé de mettre sa voiture au parc fermé prescrit au  
règlement particulier.

o o o

- ANNUAIRE DU SPORT AUTOMOBILE 1976 -

L'Annuaire du Sport Automobile 1976 est disponible au Secrétariat de la C.S.I. ou au Secrétariat des différentes Autorités Sportives Nationales,

au prix de FF. 50,00 l'ex.

Il contient 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.

ART. 2

(C) Two-seater competition cars (Group 6)

1 6761/6/30 111111

Delete : "The two-seater competition cars (Group 6) which participate ... of Appendix 1".

ART. 4

CATEGORY C : European Hill-Climb Champion for Sports Cars.

- INTERNATIONAL PENALTIES -

The following international penalties have been pronounced by the FIA National Court of Appeal (Federal Germany):

Disqualifications :

Hans-Jürgen Hohmann, Berlin  
Klaus Dieter Jacobs, Berlin

These entrants/drivers have appealed to a non-sporting court.

SPORTING REGULATIONS

- STARTING FLAG -

Owing to the restricted use of the national flag in some countries, from now onwards, whenever the flag used for the start of a race is mentioned in regulations, the words "starting flag" should be used instead of "national flag".

Therefore the organizer must give in his regulations all relevant details for the identification of this flag, so that it is not possible to mistake it for those already prescribed.

o o o

- WARMING-UP LAP -

From now onwards the authorization of overtaking during the warming-up lap in all international events will be left at the clerk of the course's discretion.

o o o

- EUROPEAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP -

Erratum

The following modifications should be made to the regulations of the European Hill-Climb Championship (published in the January 1976 CSI Bulletin, number 101).

ART. 2

C) Two-seater competition cars (Group 6)

Delete : "The two-seater competition cars (Group 6) which participate .... of Appendix J".

ART. 4

CATEGORY C : European Hill-Climb Champion for Sports Cars.

o o o

- INTERNATIONAL PENALTIES -

The following international penalties have been pronounced by the ONS National Court of Appeal (Federal Germany).

Disqualifications :

Hans-Jürgen Hohmann, Berlin

Klaus Dieter Jacobs, Berlin

These entrants/drivers have appealed to a non-sporting court.

.../...

Until 31/3/1976

Suspensions :

Until 31/12/1977 :

a) Richard Leinberger, Weidensees

for participation in several events with a car not conform with the prescriptions.

Until 31/3/1977 :

Dieter Ebermayer, Nürnberg

for participation in several events without holding a valid driving permit.

Until 31/12/1976 :

a) Roland Bayer, Niederholm

for refusal to pay a fine inflicted abroad.

b) Rüdiger Geyser, Remegen

for payment of entry fees with a dud check

c) Josef Koller, Gögging

for refusal, after protest, to submit his car to the scrutineers.

d) Horst Runte, Bergkamen-Rünthe

for refusal, after protest, to submit his car to the scrutineers.

Until 30/9/1976 :

Gerhard Hönge, Waldems

for payment of entry fees with a dud cheque.

Until 30/6/1976 :

a) Hartwig Bertrams, Leichlingen

unfair and dangerous behaviour towards other competitors.

b) Nothelle-Tuning, Duisburg

camshaft drive illegally modified.

c) Günther Knippschild, Arolsen

for refusal, after protest, to submit his car to the scrutineers.

d) Günther Tschey, Rotenburg

fraudulous procedure at a time-control.

e) Paul Burghardt, Ibbenbüren

for participation in events without a valid driving permit.

Until 31/3/1976 :

Separations :

- a) Gerd Butenhoff, Hellendorf  
for participation in some events with a car not conform with the prescriptions.
- b) Hans Christian Jürgensen, Flensburg  
for refusal to put his car in the "parc-fermé" prescribed by the supplementary regulations.

o o o

- 1976 YEAR BOOK OF AUTOMOBILE SPORT -

The 1976 Year Book of Automobile Sport is available at the C.S.I. Secretariat, or at the Secretariat of the various National Sporting Authorities,

at the price of FF 50 per copy

The Year Book of Automobile Sport 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.

o o o

INFORMATIONS TECHNIQUES

(2) SUEDE

REGLEMENT DE VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES  
COGNITIONS .....

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATIONS 1976/2  
ADDITIONNAL RECOGNITION LIST

VALIDABLES à PARTIR du : 1/2/1976  
VALID as FROM

(D) ALLEMAGNE Féd.

NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

BMW	5623	316 (1573 cm3)	GRUPE 1.
OPEL	5624	Kadett C GTE (1897)	Transfert du Groupe 4 en Groupe 1. Transfer from Group 4 to Group 1.

EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

BMW	5484	30 Si	5/2V - Pont Autobloquant - Rapport axe AR
-----	------	-------	--

(F) FRANCE

CHRYSLER	5505	Rallye 2	16/11V - Bouclier insonorisant - Elément insonorisant capot AR.
----------	------	----------	--

(GB) GRANDE-BRETAGNE

TRIUMPH	5542	Dolomite Sprint	12/6E - Carrosserie - Moteur
	3071	TR7	2/2V - Rapport couple final

(I) ITALIE

ALFA ROMEO	5622	Alfetta GT Am	Transfert du Gr. 4 en Gr. 1 Transfer from Gr. 4 to Gr. 1
------------	------	---------------	---

VALIDABLES à PARTIR du : 1/3/1976  
VALID as FROM

(D) ALLEMAGNE Féd.

BMW	5463	30 CSI	7/4V - Sièges Recaro
	5620	320	2/2V - " "
	5623	316	1/1V - " "

(S) SUEDE

NOUVELLE HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

VOLVO	5625	242	L	1986	cc	GROUPE 1
	5626	242	DL	2127	cc	" "
	5627	244	GL	2127	cc	" "

(D) ALLEMAGNE Féd.  
 The 1976 Year Book of Automobile Sports  
 C.S.I. Secretariat, or at the Secretariat of the  
 Sporting Authorities  
 NOUVELLES HOMOLOGATIONS / NEW RECOGNITIONS

BMW 5623 316 (1573 cm3) GROUPE 1  
 The Year Book of Automobile Sports  
 Opel Kadett C GT (1897)  
 G. H. I. and J. of the International  
 International Race Group  
 EXTENSIONS D'HOMOLOGATIONS / RECOGNITION EXTENSIONS

BMW 5484 30 Si - Pont Autoplombant  
 - Rapport axe AR

(F) FRANCE

CHRYSLER 5202 Rallye 2 16/11V - Bouclier insonorisant  
 - Elément insonorisant capot AR

(GB) GRANDE-BRETAGNE

TRIUMPH 5542 Dolomite Sprint  
 12/5E - Carrosserie - Moteur  
 3071 TR7 2/2V - Rapport couple final

(I) ITALIE

ALFA 5622 Alfetta GT Am Transfert du Gr. 4 en Gr. 1  
 ROMEO Transfert from Gr. 4 to Gr. 1

VALID as FROM  
 VALABLES à PARTIR du : 1/3/1976

(D) ALLEMAGNE Féd.

BMW 5483 30 CSI 7/4V - Sièges Recaro  
 5620 320 2/2V -  
 5623 316 1/1V -

## REGLEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE KARTING PAR EQUIPES

### 1.- GENERALITES

Le Championnat d'Europe de Karting par Equipes 1976 est réservé aux pilotes européens désignés par leur Autorité Sportive Nationale (A.S.N.) respective. Ils devront être porteurs d'une licence internationale en cours de validité. Un pilote ayant participé à une épreuve C.I.K. ne pourra, ultérieurement participer à une dite épreuve sous l'égide d'une autre Autorité Nationale, à l'exception d'un pilote qui retournerait dans son pays d'origine.

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

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

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

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

En cas de forfait d'une équipe complète telle qu'elle avait été engagée, l'A.S.N. responsable devra verser à la F.I.A. une somme de frs s 500,- dans les 30 jours. Les sommes ainsi versées alimenteront le fonds de prix commun des Championnats C.I.K.

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

### 2.- EPREUVES

Le Championnat d'Europe de Karting par Equipes sera organisé en trois Epreuves.

### 3.- ORGANISATION DES EPREUVES

L'organisation de chaque épreuve du Championnat d'Europe par Equipes sera placée sous la responsabilité directe de l'A.S.N., laquelle désignera le Directeur de Course qui sera choisi parmi ceux admis par la C.I.K. Pour chaque épreuve, la C.I.K. désignera trois commissaires sportifs et un expert technique.

L'organisateur s'engage à avoir sur la piste, pendant toute la durée de la manifestation, deux ambulances et un médecin.

### 4.- DISPOSITIONS TECHNIQUES

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

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

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

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

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

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

### 5.- DEROULEMENT DES EPREUVES

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

Chaque épreuve comprendra :

#### 5.1. Un contrôle technique

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

Le départ sera refusé à tout pilote qui ne serait pas en ordre.

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

5.2. Une ou plusieurs séances d'essais libres

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

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

5.4. Essais chronométrés

Pour chaque épreuve les nations (tous les pilotes) seront réparties en quatre séries (1-2-3-4) par tirage au sort effectué en présence d'au moins un Commissaire International, à raison de 1 pilote de chaque nation au maximum par série.

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

Chaque pilote devra effectuer deux tours chronométrés, précédés d'au moins un demi-tour de lancement. Sera pris en considération le temps du meilleur tour.

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

Un classement par nation sera établi en additionnant les temps réalisés par les trois meilleurs pilotes. Pour les équipes comprenant quatre pilotes, le plus mauvais résultat sera biffé.

Ce classement déterminera l'ordre des départs dans les manches éliminatoires. En cas d'ex aequo : le temps du meilleur pilote départagera. En cas de nouvel ex aequo : le temps du 2<sup>ème</sup> pilote, etc.

5.5. Manches éliminatoires

Il sera constitué quatre nouveaux groupes.

Dans le groupe A partira l'équipe classée première aux essais chronométrés, dans le groupe B, l'équipe classée

deuxième, dans le groupe C, l'équipe classée troisième, dans le groupe D, l'équipe classée quatrième et à nouveau dans le groupe A l'équipe classée 5ème, dans le groupe B, la 6ème, etc.

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

A contre B

C contre D

C contre B

D contre B

D contre A

C contre A

soit au total 6 manches.

Chaque manche des éliminatoires aura une longueur comprise entre 12 et 13 km. Tout pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus sera classé selon le nombre des tours qu'il aura réellement effectué.

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

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

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

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

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

1ère	100 points
2ème	98 points
3ème	97 points
4ème	96 points
5ème	95 points etc.

A l'issue des éliminatoires on établira un classement par l'addition du total des points obtenus par chaque

nation lors des manches éliminatoires auxquelles elle a participé. En cas d'ex aequo, le classement des essais chronométrés départagera.

La nation totalisant le plus de points sera classée première.

Les 6 premières nations classées seront qualifiées pour les finales.

#### 5.6. Manches de repêchage(s) et de classement

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

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

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

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

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

- a) si c'est un nombre pair :  
la moitié des meilleures nations non qualifiées pour les finales va en repêchage et l'autre en prérepêchage ;
- b) si c'est un nombre impair :  
la moitié (arrondie au-dessus) des meilleures nations dispute le repêchage, les autres nations le prérepêchage.

#### 5.7. Finales

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

### 6.- POSITIONS DE DEPART

#### 6.1. Pour les manches éliminatoires :

L'ordre de départ sera déterminé par le résultat des essais chronométrés de chaque nation (voir exemple page IX).

6.2. Pour les prérepêchages et les repêchages :

Pour autant que le nombre des équipes inscrites ne soit pas divisible par quatre, on attribuera 100 points à la dernière équipe classée dans chaque manche, 99 à l'avant dernière, 98 à l'antépénultième, et ainsi de suite par soustraction d'un point jusqu'à la première classée, qui aura donc le plus petit nombre de points.

Si le nombre des équipes inscrites est divisible par quatre, l'ordre de départ sera déterminé par le classement des nations à l'issue des éliminatoires (voir exemple en dernière page du présent Règlement).

6.3. Pour la 1ère finale :

L'ordre de départ sera déterminé par le classement des nations à l'issue des éliminatoires (voir exemple en dernière page du présent Règlement).

6.4. Pour la deuxième finale :

Par le résultat de la première. Les deux équipes repêchées partiront respectivement à la 7ème et 8ème place de la 1ère finale. Les deux équipes classées premières du prérepêchage partent respectivement aux deux dernières places du repêchage. Pour les manches éliminatoires, prérepêchage, repêchage et finales, le capitaine déterminera la position de ses pilotes en fonction des places attribuées à son équipe. Aucune modification ne sera autorisée durant les 5 minutes précédant le départ.

7.- CLASSEMENTS

7.1. Classement des finales :

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

à la 1ère	0 point	
à la 2ème	2 points	
à la 3ème	3 points	et ainsi de suite par progression croissante d'un point.

7.2. Classement de l'épreuve

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

à la 1ère	100 points
à la 2ème	98 points
à la 3ème	97 points
à la 4ème	96 points
à la 5ème	95 points, etc.

En cas d'ex aequo, le classement à l'issue des éliminatoires sera déterminant.

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

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

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

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

1ère équipe	100 points
2ème équipe	98 points
3ème équipe	97 points
4ème équipe	96 points
5ème équipe	95 points etc.

### 7.4. Classement général du Championnat d'Europe par Equipes

Le cumul des points déterminera le classement définitif du Championnat.

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

## 8.- AUTRES DISPOSITIONS

### 8.1. Pilote doublé

Tout pilote doublé, pour quelque raison que ce soit, dès le 1er tour se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il rejoindra obligatoirement son stand et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectué.

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

## 8.2. Publicité

La publicité, s'il y en a, devra être faite conformément à l'Art. 37 du Règlement International et 127 du Code Sportif International.

## 9.- RECLAMATIONS

Les réclamations ne peuvent être présentées que par le capitaine de l'équipe. Elles devront être remises sous forme écrite au directeur de course ou à son adjoint dans la demi-heure qui suit l'affichage du classement officieux, accompagnées d'une caution d'une valeur de frs s 100,-. A défaut du directeur de course ou directeur adjoint, elle doivent être présentées aux commissaires sportifs de l'épreuve, ou à l'un d'entre eux. La caution sera remboursée au cas où la réclamation serait jugée fondée.

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

## 10.- FONDS DE PRIX

Chaque A.S.N. ayant inscrit une équipe au Championnat d'Europe par Equipes versera une somme de frs s. 100,- à la F.I.A. pour alimenter le Fonds de prix commun récompensant ce Championnat.

Outre les prix de la F.I.A., des récompenses seront distribuées par les organisateurs à l'issue de l'épreuve.

## 11.- RESERVES

Les organisateurs se réservent le droit de supprimer la manifestation au cas où, lors de la clôture des engagements, le nombre des inscriptions se révélerait inférieur à 8 équipes.

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

L'annulation de l'épreuve peut également être décidée dans un cas de force majeure.

L'interruption ou l'arrêt définitif de l'épreuve peut être décidé également dans un cas de force majeure, par le directeur de course ou les commissaires sportifs internationaux sans obligation d'indemnisation.

Les organisateurs se réservent également le droit de modifier le programme et d'émettre, avant le début de l'épreuve et en accord avec les commissaires sportifs internationaux, des prescriptions complémentaires à condition qu'elles soient émises en français et en anglais. Les organisateurs veilleront à ce que les participants soient informés à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

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

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

B) Exemple de composition des groupes

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

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

pilote	équipe	NL		pilote	équipe	FL	<-----	corde
"	"	I		"	"	CH		
"	"	F		"	"	S		
"	"	NL		"	"	FL		
"	"	I	etc.	"	"	CH		etc.

D) Exemple résultats après les manches éliminatoires

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

E) Exemple départs aux repêchages

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

F) Exemple résultats après les repêchages

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

G) Exemple grille de départs à la 1ère finale

pilote	équipe	S		pilote	équipe	FL	<-----	corde
"	"	NL		"	"	CH		
"	"	E		"	"	Y		
"	"	I		"	"	F		
"	"	S		"	"	FL		
"	"	NL	etc.	"	"	CH		etc.

REGULATIONS OF THE 1976 EUROPEAN KARTING CHAMPIONSHIP BY TEAMS

1.- GENERALITIES

The 1976 European Karting Championship by Teams is reserved for European Drivers, nominated by their own National Sporting Authority (N.S.A.). They must have a valid international licence. A driver who has participated in a CIK event is not allowed to participate at a later date in an event under the authority of another NSA, with the exception of a driver who returns to his country of origin.

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

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

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

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

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

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

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

2.- EVENTS

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

3.- GENERAL ORGANIZATION

The NSA will have the direct responsibility of organizing each event of the European Karting Championship per Teams and will appoint the Clerk of the Course who will be selected from those approved by the CIK. For each event, the CIK will appoint 3 Stewards and a technical expert.

The organizer will undertake to provide for two ambulances and one doctor on the track throughout the event.

#### 4.- TECHNICAL PROVISIONS

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

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

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

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

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

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

#### 5.- RUNNING OF THE EVENTS

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

Each event will be as follows:

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

No order to start will be given to a driver who is not in order.

The scrutineering finishes with the start of the timed practice.

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

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

5.4. Timed practice. For each event, all drivers of the various countries will be divided into four series (1 - 2 - 3 - 4) by means of drawing lots, executed in the presence of at least one international steward, so that there could be only one driver of a same nationality in each group.

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

.../...

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

Each driver will complete two timed laps, preceded by at least one half of a warming-up lap.

The time of the best lap will be taken into account.

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

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

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

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

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

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

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

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

Each group hereabove mentioned will compete with the others; i.e.

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

which means a total of 6 heats.

The length of each heat will be between 12 and 13 km.

Any driver who will not cover the total number of laps will be classified according to his actual number of laps.

If a driver has not been able to compete in one of the heats (mechanical troubles, etc.), he will be granted the same number

.../...

of points plus one as the driver classified last in the heat concerned.

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

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

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

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

1st	100 points
2nd	98 points
3rd	97 points
4th	96 points
5th	95 points etc.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.../...

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

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

## 6.- STARTING POSITION

6.1. For the elimination heats : the starting order will be determined by the times realized at the timed laps (see example last page of these regulations).

6.2. For the pre-second chance and the second chance heats

In so far as the number of the teams entered cannot be divided by four, 100 points will be granted to the last team classified in each heat, 99 points to the last but one, 98 points to the next, and so on with a regular reduction of one point until the first team classified which will therefore be granted the smallest amount of points.

If the number of the teams entered can be divided by four, the starting order will be determined by the classification of the countries at the end of the elimination heats (see example, last page of these regulations).

6.3. For the first final

The starting order will be determined by the classification of the different countries at the end of the elimination heats (see example, last page of these regulations).

6.4. For the second final : by the result of the first one.

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

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

For the elimination heats, pre-second chance, second chance and finals, the captain will determine the position

of his drivers according to the positions granted to his team. No modification will be authorized during the five minutes preceding the start.

## 7.- CLASSIFICATIONS

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

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

and so on with a regular increase of one point.

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

1st	100 points	
2nd	98 points	
3rd	97 points	
4th	96 points	
5th	95 points	etc.

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

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

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

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

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

1st team	100 points
2nd team	98 points
3rd team	97 points
4th team	96 points
5th team	95 points etc.

7.4. General classification of the European Championship per Teams :

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

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

8.- OTHER PROVISIONS

8.1. Overtaking : Any driver overtaken, whatever the reason, during the first lap will be shown the blue and red flag (double diagonal) with his number; he will compulsorily go back to his pit and will be classified according to his actual number of laps.

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

8.2. Advertising

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

9.- PROTESTS

Protests can only be lodged by the captain of a national team. They will be submitted in written form, within the half-hour following the unofficial announcement of the classification to the Clerk of the Course or his assistant, with a deposit worth 100 Sw.Frs. In the absence of the Clerk or the Assistant-Clerk of the Course, protests must be submitted to the Sporting Stewards of the event or to one of them. The deposit will be returned if the protest is deemed to have been well founded.

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

10.- PRIZE FUND

Each National Sporting Authority having entered a team in the European Championship per Teams will pay the FIA the sum of 100 Sw.Frs to feed the prize fund of this Championship.

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

11.- RESERVES

The organizers reserve their right of cancelling the event if the number of entries is inferior to 8 teams at the closing date for entries.

The event may be cancelled if the number of teams engaged is inferior to five.

The cancelling of the event may also be decided in a case of absolute necessity.

The break, or the definitive stopping of an event, may also be decided in a case of absolute necessity by the Clerk of the Course or the international Sporting Stewards without any obligation of compensation.

The organizers also reserve their right of modifying the program and of issuing, before the event begins, complementary provisions on condition that they are written in French and English. The organizers will make sure that entrants are informed in time of any modifications or additions which have been made to the regulations.

- The French text should be considered as the authentic version.

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

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

B) Example of group composition

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

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

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

D) Example : Results after the elimination heats

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

E) Example : Start at the second chance

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

F) Example : Results after the second chance

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

G) Example : Starting grid at the first final

driver team S	driver team FL ← pole position
" " NL	" " CH
" " E	" " Y
" " I	" " F
" " S	" " FL
" " NL etc.	" " CH etc.

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1976

1976 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR

CIRCULAIRE N° 1

Date	Pays Country	Classe Class	Nom de l'Epreuve Name of Event	Observations
MARS/MARCH				
21	F	A	Challenge Kurek - Peugeot Mulhouse	Org. ASK Mulhouse. Mr. R. Rapp. Résidence Plein Air. C 1 rue de Battenheim. F 68110 ILLZACH.
MAI/MAY				
1/2	CH	A	Course Internationale à Neuenburg	Org. Interessengruppe Kart Clubs der Regio Basel Mr. E. Buser. Höglerstr. 8. CH-4410 ARISDORF.
9	CH	A	Grand Prix International de la Gruyère - Romont	Org. Kart Club de la Gruyère. Mr. M. Rouiller. Garage. CH-1699 LE CRÊT.
9	F	A	Challenge Peugeot - Peugeot Mulhouse	Org. ASK Peugeot Mulhouse. Mr. G. Coudray. BP 403. F-68052 MULHOUSE CEDEX.
JUIN/JUNE				
5-6-7	F	A	24 Heures de Mulhouse - Peugeot Mulhouse	Org. ASK Peugeot Mulhouse (voir 9/5/76)
13	F	A	Grand Prix des Caisses d'Epargne	Org. E.K.C. Haguenau. Mr. G. Lauer. 10 rue Jerome Guebwiller. F-67500 HAGUENAU.
20	F	A	Grand Prix de Wittenheim	ASK Wittenheim. Mr. R. Close. 116 rue du Dr. Schweitzer. F-68270 WITTENHEIM .../...

	<u>Pays</u> Country	<u>Classe</u> Class	<u>Nom de l'Epreuve</u> Name of Event	<u>Observations</u>
JUN/JUNE (suite/contd)				
27	F	A	Inauguration de la piste de Biesheim	ASK Biesheim. Mme J. Sander. 4 rue des Cygnes Vogelgrur. F-68600 NEUF-BRISACH
JUILLET/JULY				
4	F	A	Grand Prix de Strasbourg - Wittenheim	ASK Samouraï Team. Secrétariat Général : 54 route de Mittelhausbergen. F-67200 STRASBOURG 3
18	F	A	Course Amicale - Biesheim	ASK Biesheim (voir 27/6/1976)
24, 25	D	A	Mercedes Pokal Rennen	Epreuve annulée / event cancelled
AOÛT/AUGUST				
14/15	F	A	24 Heures de Brignolles	GNK. 42 rue Guy Mocquet. F 75017 PARIS
22	F	A	Rencontres des frontaliers	E.K.C. Haguenau (voir 13/6/1976)
29	CH	A	Course Internationale à Berne	Berner Kart Racing Club. Postfach 1142. CH-3001 BERN.
SEPTEMBRE/SEPTEMBER				
12	F	A	6 Heures Internationales - Peugeot Mulhouse	ASK Mulhouse (voir 21/3/76)
26	F	A	3è GP des Villes d'Europe - Peugeot Mulhouse	ASK Samouraï Team (voir 4/7/76)
OCTOBRE				
2/3	CH	A	Intercup 140 à Neuenburg	Org : voir 1/2 Mai 76
3	F	A	Course amicale à Biesheim	ASK Biesheim (voir 13/6/76)

## FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

## CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1976

## CIRCULAIRE N° 4

CATEGORIES { I+ Epreuves Internationales Libres / Full International Events  
I Epreuves Internationales / International Events

Formule 1	.....	F1	Course bi-places	.....	2S6	Formule Renault 5	.....	F/R5
Formule 2	.....	F2	Formule V	.....	F/V	Tourisme Sudam	.....	T/S
Formule 3	.....	F3	Formule Super V	.....	F/SV	Formule Sudam	.....	F/S
Tourisme de Série	.....	TS1	Formule Ford	.....	F/F	Formule Tasman	.....	F/T
Tourisme	.....	T2	Formule India	.....	F/INDY	Formules A-B-C	.....	F/A-F/B-F/C
Grand Tourisme de Série	.....	GTS3	Formule Libre	.....	F/L	Formule 5000	.....	F/5000
Grand Tourisme	.....	GT4	Formule Renault	.....	F/R	Stock-cars	.....	T/SC
Production Spéciale	.....	SP5	Formule Renault Europe	.....	F/RE	Dragsters	.....	DRG

## EPREUVES DE VITESSE SUR CIRCUIT

<u>Cdate</u>	<u>Pays</u>	<u>Cat.</u>	<u>Nom de l'Epreuve</u>	<u>Observations</u>
Mars 7	USA	I+	California Twin 200s (T/SC,F/INDY)	Annulé / Cancelled
Mars 20/21	B	I	Coupes d'Ixelles-Croix en Ternois (F) (TS1,T2,GTS3,GT4)	Nelle inscr./New entry. Org. A.M.C.D. Ixelles. Av. du Heymbosch 81. B-1090 BRUXELLES.
Mars 27/28	P	I+	Grande Premio do Estoril (F2,TS1) (Championnat d'Europe des Conducteurs de F2)	L'épreuve de F2 est reportée à une date ultérieure. L'épreuve du Gr. 1 est maintenue à cette date.
Mars 28	USA	I+	Atlanta 500 (T/SC)	Nelle date : 21 MARS
Avril 25	F	I	Mobil Run - Paul Ricard (TS1)	Nelle date : 23 AVRIL
Mai 1/2	F	I	Paul Ricard (TS1)	Nelle inscr./New entry

.../....

Mai	16	I	I	Monza (TS1)	Nelle inscr./New entry. Org. Automobile Club de Milano. Corso Venezia 43. I-20121 MILANO
Mai	30	I	I	6 Heures de Pergusa (TS1)	Nelle inscr./New entry. Org. Ente Autodromo Pergusa. Via Roma 429. I-94100 ENNA.
Sept.	25/26	B	I	E.E.G. Trophy - Zolder (TS1, GTS3)	Nelle inscr./New entry. Org. Oto Club. Koningin Astridlaan 46. B-3500 HASSELT.
<u>COURSES DE COTES - OFF ROAD - SLALOMS &amp; DRAGSTERS</u>					
Avril	10/11	I	I	Off-Road Citroen 2 CV - Rallypista Gropello Cairoli	Nelle inscr./New entry. Org. Automobile Club Pavia. Piazza Guicciardi 6. I-27100 PAVIA
Mai	1/2	I	I	Off-Road Citroen 2 CV - Spresiano	Nelle inscr./New entry. Org. Pro Loco Spresiano. Via dei Giuseppini. I-31027 SPRESIANO (TV)
Mai	2	D	D	Autocross Mölln	Annulé / Cancelled
Mai	9	I	I	Autocross Moncalieri	Nelle inscr./New entry. Org. Indy Cross. c/o Paviolo Henny. Via C. Battisti 19. I-PIOSSASSCO (TO).
Mai	27	F	F	Course de côte du Pertuis	Nelle inscr./New entry
Juin	12/13	I	I	Off-Road Citroen 2 CV - Cisa	Nelle inscr./New entry. Org. C.I.S.A. Via Tor Cervara 52. I-00100 ROMA.
Juin	27	I	I	Autocross Moncalieri	Nelle inscr./New entry. Org. (voir 9 Mai)
Juil.	17/18	I	I	Off-Road Citroen 2 CV - Le Grazie	Nelle inscr./New entry. Org. Scuderia Le Grazie. Via Indipendenza 103. I-62012 CIVITANOVA MARCHE (MC)
Août	7/8	D	D	Course de côte d'Osnabrück	Nelle date : 14/15 AOUT
Août	29	I	I	Off-Road Citroen 2 CV - Trofeo Balzano Maggiora	Nelle inscr./New entry. Org. Sport Club Maggiora. Via don Minzoni. I-28014 MAGGIORA (NO).
Sept.	19	D	D	Course de côte Klingenberg	Annulé / Cancelled
Sept.	19	F	F	Course de côte de Sewen	Annulé / Cancelled



LISTE DES EPREUVES COMPTANT POUR LE TROPHEE DE L'AVENIR 1976

LIST OF EVENTS COUNTING TOWARDS THE 1976 "TROPHEE DE L'AVENIR"

28	Mars	P	ESTORIL
16	Mai	I	MONZA
30	Mai	I	PERGUSA
11	Juillet	D	NÜRBURGRING
8	Août	NL	ZANDVOORT
29	Août	YU	KRALJEVO
26	Septembre	B	ZOLDER
3	Octobre	F	ALBI

-----

Ces épreuves sont réservées aux voitures du Groupe 1.

Pour toutes informations complémentaires, prière de contacter le Royal Automobile Club de Belgique, 53 rue d'Arlon, B 1040 Bruxelles (tél. (02) 513 38 55.

---

These events will exclusively admit Group 1 cars.

For any further information, please contact the Royal Automobile Club of Belgium, 53 rue d'Arlon, B 1040 BRUXELLES (tel : (02) 513 38 55.

°  
° °

FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

.....

SOUS-COMMISSION DES VOITURES ANCIENNES

SUB-COMMISSION FOR HISTORICAL CARS

CALENDRIER DES EPREUVES SPORTIVES 1976

-----

Date	Pays		Lieu/Place	Organisateur / Organizer
COURSES AVEC VOITURES ANCIENNES				
Avril 3/4	F	3è Trophée Int. de Picardie	Croix en Ternois	ASAVE (Ass.Sport.Auto.Véhicules Epeques)
Mai 8/9	F	Coupes de l'Age d'Or	Le Mans	ASAVE
Mai 8/9	D	Prix Maritime	Lübeck	AMC Stormarn/ADAC
Mai 29/30	F	1er Trophée Catharès	Circuit Albi	ASAVE
Juil. 17/18	F	Circuit de Folembay	Folembay	ASAVE
Août 7/8	A	Oesterreichring	Zeltweg	MSCA - OeAMTC
Août 7/8	B	Circuit de Zolder	Zolder	BRAVO - RACB
Août 14/15	D	Nürburgring	Nürburgring	AvD
Sept. 5	NL	Zandvoort Circuit	Zandvoort	KNAC + PAC
Sept. 8	I	Coppa Monza	Monza	CMAI
				.... / ....

Date	Pays		Lieu/Place	Organisateur / Organizer
Sept. 25/26	F	Circuit Paul Ricard	Le Castellet	ASAVE
Mai 28 Juil. 25	USA	Around the World Auto Race	<u>RALLYE AVEC VOITURES ANCIENNES</u>	Walter Haessner. Haessner Publishing Inc. Drawer B. Newfoundland, N.J.07435, USA