

fédération internationale de l'automobile

N. 126

3 - 1978



bulletin sportif de la commission sportive internationale

8, PLACE DE LA CONCORDE - 75008 PARIS - TÉL. : 265.34.70 - TÉLEX 29442 FIAOTO

TOTAL RALLY - AFRIQUE DU SUD (5-9/VII/77)

PENALITE INTERNATIONALE

INFORMATIONS SPORTIVES

TOTAL RALLY AFRIQUE DU SUD (5-9/VII/77)	1
COUPE FIA DES CONDUCTEURS DE RALLYES	1
PENALITE INTERNATIONALE	1
RECTIFICATION A LA COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL DU CALENDRIER	1

HOMOLOGATIONS

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1978 / 3	2
---	---

INFORMATIONS KARTING

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE KARTING INDIVIDUEL (FORMULE EUROPE) 1978	} feuilles vertes	I à III
REGLEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE KARTING PAR EQUIPES 1978		III à VII
REGLEMENT DU TROPHE D'EUROPE DE KARTING 140 1978		VIII à X
HOMOLOGATION DE MOTEURS DE KARTING (CLASSE A) au 1 / 2 / 78		XX

CALENDRIERS INTERNATIONAUX

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978 — Circulaire N° 4	feuilles roses
CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1978 — Circulaire N° 2	feuille verte

FIA CUP FOR RALLY DRIVERS

CHANGE IN THE COMPOSITION OF THE CALENDAR WORKING GROUP

Further to the decision of the FIA International Court of Appeal in the Total Rally Affair, the 1977 FIA Cup for Rally Drivers is won by :
Sandro MUNARI.

Notwithstanding which has entered more than 20 years in the 1978 International Calendar is therefore a member of the Calendar Working Group.

SPORTING INFORMATION

TOTAL RALLY SOUTH AFRICA (5 - 9 / VII / 78)	1
FIA CUP FOR RALLY DRIVERS	1
INTERNATIONAL PENALTY	1
CHANGE IN THE COMPOSITION OF THE CALENDAR WORKING GROUP	1

HOMOLOGATIONS

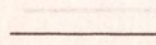
ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1978 / 3	2
---	---

KARTING INFORMATION

REGULATIONS OF THE 1978 EUROPEAN KARTING INDIVIDUAL CHAMPIONSHIP (FORMULA EUROPE)	} green sheets	XI to XIII
REGULATIONS OF THE 1978 EUROPEAN KARTING CHAMPIONSHIP PER TEAMS		XIII to XVII
REGULATIONS OF THE 1978 EUROPEAN KARTING TROPHY 140		XVIII to XX
HOMOLOGATION OF KARTING ENGINES (CLASS A) AS AND FROM 1 / 2 / 78		XX

INTERNATIONAL CALENDARS

1978 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR — Circular N° 4	pink sheets
1978 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR — Circular N° 2	green sheet



TOTAL RALLY - AFRIQUE DU SUD (5-9/VII/77)

Le Tribunal d'Appel International de la FIA, réuni le 6 Février 1978 à Paris, a décidé l'exclusion de l'équipage Hetteema/Boshoff du classement.

COUPE FIA DES CONDUCTEURS DE RALLYES

Suite à la décision du Tribunal d'Appel International de la FIA dans l'affaire du Total Rally, la Coupe FIA 1977 des Conducteurs de Rallyes est remportée par **Sandro MUNARI**.

TOTAL RALLY - SOUTH AFRICA (5-9/VII/77)

The International Court of Appeal of the FIA, which met on February 6th 1978 in Paris, decided the exclusion of the team Hetteema-Boshoff from the classification.

FIA CUP FOR RALLY DRIVERS

Further to the decision of the FIA International Court of Appeal in the Total Rally Affair, the 1977 FIA Cup for Rally Drivers is won by :

Sandro MUNARI.

PENALITÉ INTERNATIONALE

Suspension jusqu'au **31 Décembre 1985** :

R.H. BIRLEY, 121 Phonix Place. Dartford, Kent (GB)

RECTIFICATION A LA COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL DU CALENDRIER

Les Pays-Bas ayant inscrit plus de 20 épreuves au Calendrier International 1978, sont donc Membre du Groupe de Travail du Calendrier.

INTERNATIONAL PENALTY

Disqualification until **December 31st 1985** :

R.H. BIRLEY, 121 Phonix Place. Dartford, Kent (G.B.)

CHANGE IN THE COMPOSITION OF THE CALENDAR WORKING GROUP

Netherlands, which has entered more than 20 events in the 1978 International Calendar is therefore a member of the Calendar Working Group.

SPORTING INFORMATION

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

LISTE ADDITIONNELLE D'HOMOLOGATION 1978 / 3

ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1978 / 3

VALIDABLES à PARTIR DU / VALID as FROM 1 / 2 / 78

(D) ALLEMAGNE FED.

BMW

5691 320 / 6 Homologation Groupe 1

(GB) GRANDE-BRETAGNE

FORD

5300	1300 Capri Super	7/2E	Carrosserie – Dimensions.
5336	Capri 3 l.	45/20E	Calandre – Spoiler AR.
		46/26V	Echappement – Radiateur d'huile – Roues – Spoiler AR – Barre anti-roulis AV.
5566	Escort RS 2000	24/14V	Carrosserie – Intérieur – Suspension – Rapports de pont.
		25/15V	Réservoir essence 69 litres.
5692	Fiesta 1300 (1297 cc)		Homologation Groupe 1.
		1/1V	Pare-chocs – Freins – Rapport de pont – Roue – Sièges –
		2/2V	Rapports de pont – Freins – Lubrification par carter sec (Groupe 2).

BLMC

3071 Triumph TR 7 10/8V Culasse 4 soupapes par cylindre (Gr. 4).

(I) ITALIE

FIAT

5481	132 (2000)	5/2V	Carburateur Solex C 34.
5482	132	8/4V	Carburateur Solex C 32.

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE KARTING INDIVIDUEL (FORMULE EUROPE) 1978

1. GENERALITES

Le Championnat d'Europe Individuel (F.E.) 1978 est réservé aux pilotes européens désignés par leur Autorité Sportive Nationale (A.S.N.) respective. Ils doivent être en possession d'une licence internationale en cours de validité.

Ne peuvent pas participer à ce Championnat :

- Les pilotes qui se sont classés parmi les 10 premiers au Championnat du Monde au cours des 10 années précédentes, soit pour 1978 :

Suède	L. Larsson, L. Forsman, B. Winqvist, Olofsson, Nilsson, Torgnyson, Engstrom, C. Ronno.
Allemagne	M. Korten, M. Bott, N. Brukner, H. Brandhofer, L. Zwelbar, H. Becker, C. Peters, Heyer, G. Bellof
Italie	F. Rovelli, A. de Cesaris, E. de Angelis, P. Bernazzoli, E. Cheever, G. Gorini, R. Patrese, G. Gabiani, Nicci, G. Pernigotti, D. Truffo, S. Raganelli, C. Fabi.
Etats-Unis	L. Speed
Grande-Bretagne	T. Fullerton, A. Lane, D. Bliss, M. Steeds, M. Allen, P. Deavin, D. Ferris, P. Fletcher.
Autriche	T. Zoserl.
Luxembourg	P. Beule.
Belgique	F. Goldstein, D. Desmoulin.
Suisse	E. Hagenbuch, M. Wepfer, P. Vokinger, M. Gysin, J. Maternini, D. Corbaz, E. Rossi.
Pays-Bas	L. Heuvel, D. van Staalduinen, B. Vijfhuizen.
France	Bousquet, J. Fontbonne, Malcher, P. Desfontaines.
Afrique du Sud	C. Peters.
Finlande	Rosberg.
Danemark	Thiim K.

- Ainsi que les pilotes nationaux choisis par leur ASN.

Deux mois avant son épreuve, l'organisateur devra adresser à toutes les ASN européennes un extrait du règlement particulier de cette épreuve et, au secrétariat de la CIK, joindre une attestation d'assurance, conformément à l'Art. 50 du Règlement International.

Chaque ASN désireuse d'engager des pilotes devra en aviser l'organisateur au plus tard 21 jours avant l'épreuve, ceci afin de lui permettre d'adresser aux ASN concernées les dossiers complets de l'épreuve comprenant entre autres le règlement, l'horaire, les itinéraires, les possibilités de

logement, etc...

Au cas où une ASN organisatrice d'une épreuve CIK ne respecterait pas l'une ou toutes les clauses et conditions d'une organisation, cette ASN sera privée de la possibilité d'organiser une épreuve CIK pendant 2 ans.

2. EPREUVE — ORGANISATION

Le Championnat d'Europe de Karting Individuel (F.E.) se déroulera sur la piste de Nivelles (Belgique) les **26 et 27 Août 1978**.

L'adresse des organisateurs est la suivante :

Royal Automobile Club Karting a.s.b.l., Rue d'Arlon 53, B 1040 BRUXELLES. tél. (02) 230.20.35, télex 24.146.

L'organisation est placée sous la responsabilité directe de l'ASN, laquelle désignera le Directeur de Course qui sera choisi parmi ceux admis par la CIK.

MM. Bossert, Busert, Loriga (suppléant : M. Alazard) ont été proposés par la CIK comme Commissaires Sportifs, lesquels ont été désignés par l'ASN organisatrice qui nommera un Commissaire Sportif national. Lors de leur 1ère réunion, les Commissaires ci-dessus désignés choisiront parmi eux leur président.

L'organisateur s'engage à avoir sur la piste, pendant toute la durée de la manifestation, deux ambulances et un médecin et ce, sous la responsabilité de l'ASN organisatrice.

3. DISPOSITIONS TECHNIQUES

Le Championnat d'Europe de Karting Individuel est ouvert exclusivement aux karts de la classe F.E.

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, chaque ASN indiquera les couleurs de l'équipement de ses pilotes (casques et combinaisons identiques pour tous les pilotes).

Chaque pilote engagé pourra disposer au maximum de 2 châssis et de 3 moteurs vérifiés et plombés (marqués) de façon à être en tout temps identifiables (voir Art. 43, 44 et Chapitre V du Règlement International).

L'échange des moteurs et des châssis est interdit entre les différents pilotes. 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.

4. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

4.1. Vérification technique

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

La publicité, s'il y en a, devra être faite conformément à l'Art. 37 du Règlement International et 130 du Code Sportif International.

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

4.2. Essais Libres

D'au moins 60 minutes.

4.3. Une séance d'essais au cours de laquelle il sera procédé au **contrôle des décibels** en vue des contrôles effectifs.

4.4. Essais Chronométrés

Les pilotes seront répartis en 4 séries (1 - 2 - 3 - 4) par voie de tirage au sort effectué en présence d'au moins un Commissaire International, de telle façon à ce que dans chaque série ne puisse figurer qu'un seul pilote pour une même nationalité et que le nombre de partants soit équilibré.

Chaque pilote devra effectuer deux tours chronométrés précédés d'au moins un demi-tour de lancement. Sera pris en considération le temps du meilleur tour, l'autre servant à départager les éventuels ex aequo à l'issue de cette séance d'essais. En cas de nouvel ex aequo, le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, procédera à un tirage au sort.

Le pilote qui tombe en panne au cours du tour de lancement devra impérativement repartir dans les 10 minutes qui suivent.

Le chronométrage se fera au moyen d'un appareil automatique avec imprimante placé à une hauteur de 25 cm maximum, avec une précision d'au moins 1/100^e de seconde.

4.5. Éliminatoires

Positions de départ

Selon le classement à l'issue des essais chronométrés.

4.5.1. Composition des Groupes

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

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

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

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

soit au total 6 manches.

Chaque manche aura une longueur d'environ 10 à 12 km et les points seront attribués comme suit :

au 1^{er} 0 point
au 2^{ème} 2 points
au 3^{ème} 3 points

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

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

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

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

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

4.6. Manche(s) de repêchage(s) et de classement

Positions de départ

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

Tous les pilotes non qualifiés pourront participer à la(aux) manche(s) de repêchage(s) de 9 à 10 km. Les 5 premiers seront qualifiés pour les finales.

Si le nombre de pilotes inscrits est supérieur à 55, il sera disputé un prérepêchage et un repêchage.

Participent au prérepêchage : les pilotes classés derniers des épreuves de qualification (9 à 10 km), l'autre moitié des pilotes participe au repêchage (plus 1, en cas de nombre impair).

Les quatre premiers du prérepêchage sont qualifiés pour le repêchage.

4.7. Finales

Positions de départ

— Première finale :

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

— Deuxième finale :

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

— Troisième finale :

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

Trente pilotes disputeront trois finales de 12 à 14 km chacune, séparées par un intervalle d'au moins 20 minutes.

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

5. CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE KARTING INDIVIDUEL F.E.

Le pilote qui aura totalisé le plus petit nombre de points sera déclaré **Champion d'Europe 1978**. Suivront tous les autres pilotes selon l'ordre croissant des points totalisés d'abord les participants à l'épreuve finale, ensuite les pilotes ayant participé à l'épreuve de sélection mais ne s'étant pas qualifiés pour l'épreuve finale.

6. AUTRES DISPOSITIONS

6.1. Pilote doublé

Tout pilote doublé, pour quelque raison que ce soit dès le premier 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.

7. FONDS DE PRIX

Chaque A.S.N. ayant inscrit un ou plusieurs pilotes au Championnat d'Europe de Karting Individuel F.E. versera par chèque, une somme de Frs Suisses 200,- 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.

8. RECLAMATIONS

Les réclamations ne peuvent être présentées que par un pilote participant à l'épreuve. Elles devront être remises sous forme écrite dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats, au directeur de course ou à son adjoint, accompagnées d'une caution d'une valeur de Frs Suisses 200. A défaut du directeur de course ou directeur adjoint, elles doivent être présentées aux Commissaires Sportifs de l'épreuve, ou à l'un d'entre eux. La caution sera remboursée au cas où la réclamation serait jugée fondée. Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux articles 171 à 179 du Code Sportif International, sera définitif, sauf pour les cas d'appel national et international prévus au Code Sportif International (Art. 181 à 185).

9. 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 insuffisant. L'annulation de l'épreuve peut également être décidée dans un cas de force majeure. L'interruption ou l'arrêt définitif de l'épreuve peut être décidé également dans un cas de force majeure par le directeur de course ou les Commissaires Sportifs internationaux sans obligation d'indemnisation. Les organisateurs se réservent également le droit de modifier le programme et d'émettre, avant le début de l'épreuve et en accord avec les commissaires sportifs internationaux, des prescriptions complémentaires à condition qu'elles soient émises en français et en anglais. Les organisateurs veilleront à ce que les participants soient informés à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

Seul le texte français fait foi.

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE KARTING PAR EQUIPES 1978

1. GENERALITES

Le Championnat d'Europe de Karting par Equipes 1978 est réservé aux pilotes européens désignés par leur Autorité Sportive Nationale (A.S.N.) respective. Ils doivent être en possession d'une licence internationale en cours de vali-

dité. Un pilote ayant participé à une épreuve 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.

Dès les essais chronométrés, les équipes composées de moins de 3 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 CIK, 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 les 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 dans les 8 jours qui précèdent l'épreuve, l'ASN responsable devra verser à la CIK, dans les 30 jours, une somme de Frs Suisses 1.000,—, dont les 50% seront rétrocédés à l'organisateur. Les sommes ainsi versées alimenteront le fonds de prix commun des Championnats CIK.

Au cas où une ASN organisatrice d'une épreuve CIK ne respecterait pas l'une ou toutes les clauses et conditions d'une organisation, cette ASN sera privée de la possibilité d'organiser une épreuve CIK pendant 2 ans.

2. EPREUVE — ORGANISATION

Le Championnat d'Europe de Karting par Equipes se déroulera en une seule épreuve les **17 et 18 Juin 1978** sur la piste de **Hagen** (Allemagne Fédérale).

L'adresse des organisateurs est la suivante :

Kart-Club von Deutschland-AvD, Postfach 71 02 66,
D 6000 Frankfurt, 71 — tél. 0611/66.06.218.
télex : 041/1237.

L'organisation du Championnat d'Europe par Equipes est placée sous la responsabilité directe de l'ASN, laquelle désignera le Directeur de Courses qui sera choisi parmi ceux admis par la CIK.

MM. Buser, Saeys, Szelichowski (suppléant M. Loriga) ont été proposés par la CIK comme Commissaires Sportifs, lesquels ont été désignés par l'ASN organisatrice qui nommera un Commissaire Sportif national. Lors de leur première réunion, les Commissaires ci-dessus désignés choisiront parmi eux leur président.

L'organisateur s'engage à avoir sur la piste, pendant toute la durée de la manifestation, deux ambulances et un médecin, et ce, sous la responsabilité de l'ASN organisatrice.

3. DISPOSITIONS TECHNIQUES

Le Championnat d'Europe par Equipes est ouvert exclusivement aux karts de la classe « A » (100 cc). Les karts et les pilotes devront être en stricte conformité avec la règle-

mentation en vigueur.

Equipement : selon l'Art. 12 du Règlement International.

Lors de l'inscription, chaque pays indiquera les couleurs de l'équipement de ses pilotes (casques et combinaisons identiques pour tous les pilotes).

Chaque équipe pourra disposer d'un châssis de réserve et, 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.

4. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

L'épreuve se déroulera sur une piste homologuée par la CIK. Elle comprendra :

4.1. Un contrôle technique

au cours duquel tous les pilotes 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.

4.2. Une ou plusieurs séances d'essais libres

d'une durée totale de cinq heures au minimum.

4.3. Une séance d'essais au cours de laquelle il sera procédé au **contrôle des décibels** en vue des contrôles effectifs.

4.4. Essais chronométrés

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 par série et par nation.

Il ne pourra pas y avoir plus de 4 pilotes en même temps sur la piste. Ils partiront selon l'ordre des séries, c'est-à-dire les quatre premiers de la série 1, puis les quatre premiers de la série 2, puis les 4 premiers de la série 3, puis les 4 premiers de la série 4, suivis des 5^è, 6^è, 7^è et 8^è de la série 1, puis les 5^è, 6^è, 7^è et 8^è 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 avec imprimante, placé à une hauteur de 25 cm maximum, avec une précision d'au moins 1/100 è 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 2ème pilote, etc...

4.5. 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 de tours qu'il aura réellement effectués.

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 six premières nations classées seront qualifiées pour les finales.

4.6. Manches de repêchage(s) et de classement

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

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

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

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

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

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

4.7. Finales

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

5. POSITIONS DE DEPART

5.1. Pour les manches éliminatoires

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

5.2. Pour les pré-repêchages 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 page VII du présent règlement).

5.3. Pour la 1ère finale

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

5.4. Pour la 2ème finale

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

6. CLASSEMENT

A l'issue de chacune des finales il sera établi un classement par nation obtenu par l'addition des points attribués aux 3 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 finale, 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 finales on établira un classement par l'addition du total des points obtenus par chaque nation lors des deux finales.

Sera déclarée **Championne** l'équipe ayant obtenu le plus grand nombre de points.

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 pré-repêchage.

7. AUTRES DISPOSITIONS

7.1. 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.

7.2. Publicité

La publicité, s'il y en a, devra être faite conformément à l'Art. 37 du Règlement International et 130 du Code Sportif International.

7.3. Tour de lancement

Le pilote qui tombe en panne au cours du tour de lancement devra impérativement repartir dans les 10 minutes qui suivent.

8. FONDS DE PRIX

Chaque A.S.N. ayant inscrit une équipe au Championnat d'Europe de Karting par Equipes versera, par chèque, une somme de Frs Suisses 200,- à la FIA pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant ce Championnat.

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

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 officiel, accompagnées d'une caution d'une valeur de DM 338,-. A défaut du directeur de course ou directeur adjoint, elles doivent être présentées aux commissaires sportifs de l'épreuve, ou à l'un d'entre eux. La caution sera remboursée au cas où la réclamation serait jugée fondée.

Le jugement rendu par les commissaires sportifs, conformément aux Art. 171 à 179 du Code Sportif International, sera définitif, sauf pour les cas d'appel international et national prévus au Code Sportif International (Art. 181 à 185).

10. RESERVES

L'organisateur se réserve le droit de supprimer la manifestation au cas où, lors de la clôture des engagements,

le nombre des inscriptions serait inférieur à 6 équipes.

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

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

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

Seul le texte français fait foi.

EXEMPLES

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

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

(B) Exemple de composition des Groupes

A	B	C	D
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	}	équipes	7ème	I	}		
»	2ème	S		vont directement	»	8ème		F	vont en
»	3ème	CH		en finales	»	9ème		L	REPECHAGES
»	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 respective-
»	2ème	I		»	4ème	N	ment aux 8è/9è, etc...
				etc...			places.

(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...

REGLEMENT DU TROPHÉE D'EUROPE DE KARTING 140 1978

1. GENERALITES

Le Trophée d'Europe de Karting 140 1978 est réservé aux pilotes européens désignés par leur Autorité Sportive Nationale (A.S.N.) respective. Ils doivent être en possession d'une licence internationale en cours de validité.

Deux mois avant l'épreuve, l'organisateur devra adresser à toutes les A.S.N. européennes un extrait du règlement particulier de l'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 un ou plusieurs pilotes 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 les dossiers complets de l'épreuve comprenant entre autres le règlement, l'horaire, les itinéraires, les possibilités de logement, etc...

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. EPREUVE — ORGANISATION

Le Trophée d'Europe 140 se déroulera sur la piste de **Wohlen** (Suisse) les **27 et 28 Mai 1978**.

L'adresse des organisateurs est la suivante :

Kart-Club de Suisse, c/o Automobile Club de Suisse, Avenue de Rumine 9, Ch-1005 Lausanne. tél : (021) 22.27.22. télex : 24.367.

L'organisation est 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.

MM. Bossert, Carstad, Sayes (remplaçant M. Karczag) ont été proposés par la C.I.K. comme commissaires sportifs, lesquels ont été désignés par l'ASN organisatrice qui nommera un commissaire sportif national. Lors de leur première réunion, les commissaires ci-dessus désignés choisiront parmi eux leur président.

L'organisateur s'engage à avoir sur la piste, pendant toute la durée de la manifestation, deux ambulances et un médecin et ce sous la responsabilité de l'A.S.N. organisatrice.

3. DISPOSITIONS TECHNIQUES

Le Trophée d'Europe 140 est ouvert exclusivement aux karts de la catégorie «A» (100 cm³) dont le poids est porté à 140 kgs.

Le poids du pilote est fixé à 80 kgs, y compris l'équipe-

ment de course (combinaison en cuir ou simili cuir, chaussures, casque, lunettes, gants, bougies et clef à bougies).

Le lest éventuel doit être solidement fixé au châssis. Il est strictement interdit de porter du lest sur le corps ou dans les vêtements, souliers, casque, etc... Des contrôles seront effectués avant et après les manches.

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

Lors de l'inscription, chaque A.S.N. indiquera les couleurs de l'équipement de ses pilotes (casques et combinaisons identiques pour tous les pilotes).

Chaque pilote engagé pourra disposer au maximum de 2 châssis et de 3 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 interdit entre les différents pilotes. 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-poitine (ou autres) et celui du châssis doivent toujours être identiques.

4. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

4.1. Vérification technique

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

La publicité, s'il y en a, devra être faite conformément à l'Art. 37 du Règlement International et 130 du Code Sportif International.

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

4.2. Essais libres

D'au moins 5 heures.

4.3. Une séance d'essais au cours de laquelle il sera procédé au **contrôle des décibels** en vue des contrôles effectifs.

4.4. Essais chronométrés

Les pilotes seront répartis en 4 séries (1 - 2 - 3 - 4) par voie de tirage au sort effectué en présence d'au moins un Commissaire International de telle façon à ce que dans chaque série ne puisse figurer qu'un seul pilote pour une même nationalité et que le nombre de partants soit

équilibré.

Chaque pilote devra effectuer deux tours chronométrés précédés d'au moins un demi-tour de lancement. Sera pris en considération le temps du meilleur tour, l'autre servant à départager les éventuels ex aequo à l'issue de cette séance d'essais. En cas de nouvel ex aequo, le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, procédera à un tirage au sort.

Le pilote qui tombe en panne au cours du tour de lancement devra impérativement repartir dans les 10 minutes qui suivent.

Le chronométrage se fera au moyen d'un appareil automatique avec imprimante placé à une hauteur de 25 cm maximum, avec une précision d'au moins 1/100^è de seconde.

4.5. Éliminatoires

Positions de départ

Selon le classement à l'issue des essais chronométrés.

4.5.1 Composition des Groupes

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

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

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

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

soit au total 6 manches

Chaque manche aura une longueur d'environ 10 à 12 km et les points seront attribués comme suit :

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

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

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

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

A l'issue des éliminatoires, les 25 premiers du classement

seront qualifiés pour les finales.

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

4.6. Manche(s) de repêchage(s) et de classement

Positions de départ

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

Tous les pilotes non qualifiés pourront participer à la(aux) manche(s) de repêchage(s) de 9 à 10 km. Les 5 premiers seront qualifiés pour les finales.

Si le nombre de pilotes inscrits est supérieur à 55, il sera disputé un pré-repêchage et un repêchage.

Participent au pré-repêchage : les pilotes classés derniers des épreuves de qualification (9 à 10 km), l'autre moitié des pilotes participe au repêchage (plus 1, en cas de nombre impair).

Les quatre premiers du pré-repêchage sont qualifiés pour le repêchage.

4.7. Finales

Positions de départ

— Première finale :

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

— Deuxième finale :

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

— Troisième finale :

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

Trente pilotes disputeront trois finales de 12 à 14 km chacune, séparées par un intervalle d'au moins 20 minutes.

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

5. CLASSEMENT FINAL DU TROPHEE D'EUROPE DE KARTING 140

Le pilote qui aura totalisé le plus petit nombre de points

sera déclaré vainqueur du Trophée d'Europe 140 1978. Suivront tous les autres pilotes selon l'ordre croissant des points totalisés, d'abord les participants à l'épreuve finale, ensuite les pilotes ayant participé à l'épreuve de sélection mais ne s'étant pas qualifiés pour l'épreuve finale.

6. AUTRES DISPOSITIONS

6.1. Pilote doublé

Tout pilote doublé, pour quelque raison que ce soit dès le premier 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.

7. FONDS DE PRIX

Chaque A.S.N. ayant inscrit un ou plusieurs pilotes au Trophée d'Europe de Karting 140 versera, par chèque, une somme de Frs Suisses 200,- à la F.I.A. pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant ce Trophée. Outre les prix de la F.I.A., des récompenses seront distribuées par les organisateurs à l'issue de l'épreuve.

8. RECLAMATIONS

Les réclamations ne peuvent être présentées que par un pilote participant à l'épreuve. Elles devront être remises

sous forme écrite dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats, au Directeur de Course ou à son adjoint, accompagnées d'une caution d'une valeur de Frs Suisses 200,-. A défaut du Directeur de Course ou directeur adjoint, elles doivent être présentées aux Commissaires Sportifs de l'épreuve, ou à l'un d'entre eux. La caution sera remboursée au cas où la réclamation serait jugée fondée. Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux articles 171 à 179 du Code Sportif International, sera définitif, sauf pour les cas d'appel international et national prévus au Code Sportif International (Art. 181 à 185).

9. 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 insuffisant. L'annulation de l'épreuve peut également être décidée dans un cas de force majeure. L'interruption ou l'arrêt définitif de l'épreuve peut être décidé également dans un cas de force majeure par le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs Internationaux sans obligation d'indemnisation. Les organisateurs se réservent également le droit de modifier le programme et d'émettre, avant le début de l'épreuve et en accord avec les Commissaires Sportifs Internationaux, des prescriptions complémentaires à condition qu'elles soient émises en français et en anglais. Les organisateurs veilleront à ce que les participants soient informés à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

Seul le texte français fait foi.

REGULATIONS OF THE 1978 EUROPEAN KARTING INDIVIDUAL CHAMPIONSHIP (FORMULA EUROPE)

1. GENERALITIES

The 1978 European Karting Individual Championship (F.E.) is reserved for European drivers, nominated by their own National Sporting Authority (N.S.A.). They must have a valid international licence.

Cannot take part in this Championship :

- Drivers who have been placed among the 10 first in the World Championship during the last 10 years. For 1978 :

Sweden	L. Larsson, L. Forsman, B. Winqvist, Olofsson, Nilsson, Torgnyson, Engstrom, C. Ronno.
Germany	M. Korten, M. Bott, N. Brukner, H. Brandhofer, L. Zwelbar, H. Becker, C. Peters, Heyer, G. Bellof.
Italy	F. Rovelli, A. de Cesaris, E. de Angelis, P. Bernazzoli, E. Cheever, G. Gorini, R. Patrese, G. Gabiani, Nicci, G. Pernigotti, D. Truffo, S. Raganelli, C. Fabi.
United States	L. Speed.
Great Britain	T. Fullerton, A. Lane, D. Bliss, M. Steeds, M. Allen, P. Deavin, D. Ferris, P. Fletcher.
Austria	T. Zoserl.
Luxemburg	P. Beule.
Belgium	F. Goldstein, D. Desmoulin.
Switzerland	E. Hagenbuch, M. Wepfer, P. Vokinger, M. Gysin, J. Maternini, D. Corbaz, E. Rossi.
Holland	L. Heuvel, D. van Staaldunen, B. Vijfhuizen.
France	Bousquet, J. Fontbonne, Malcher, P. Desfontaines.
South Africa	C. Peters.
Finland	Rosberg.
Denmark	K. Thiim.

- and drivers who have been chosen by their N.S.A.

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 NSA wishing to enter drivers 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 NSA involved the comprehensive briefs including the regulations, the time-table, the itineraries, the accommodation, hotels, restaurants, etc.

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. EVENT - ORGANIZATION

The European Karting Individual Championship (F.E.) will take place on the Nivelles track (Belgium) on the **26 and 27 of August 1978.**

The organizers' address is as follows :

Royal Automobile Club Karting a.s.b.l., Rue d'Arlon 53, B 1040 Bruxelles. tel. (02) 230.20.35. télex : 24.146.

The NSA will have the direct responsibility of organizing this event and will appoint the Clerk of the Course who will be selected from those approved by the CIK.

Messrs Bossert, Buser, Loriga (replacement Mr. Alazard) have been proposed by the CIK as sporting stewards and they have been appointed by the NSA organizing the event. This NSA will appoint a national sporting steward. At their first meeting, the above mentioned stewards will select, among themselves, their President.

The organizers agree to have, under the responsibility of the NSA, two ambulances and a doctor during the event.

3. TECHNICAL PROVISIONS

The European Karting Individual Championship is open solely to Class F.E. karts.

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 drivers, each nation will have to declare the colours of its drivers (helmets and overalls similar for all of them).

Each driver entered may dispose at most of 2 chassis and 3 engines checked and sealed in such a way as to be easily identifiable (see articles 43, 44 and chapter V of International Regulations).

The exchange of engines and chassis between drivers is not 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.

4. RUNNING OF THE EVENT

4.1. A technical control

during which each entrant driver will subject his material (chassis, engine, equipment). No order to start will be given to a driver who is not in order.

Advertising, if there is any, will be done in compliance with article 37 of the International Regulations and 130 of the International Sporting Code.

The scrutineering finishes with the start of the timed practice.

4.2. Free practice session

that will last 60 minutes, minimum.

4.3. A practice session during which a **decibel control** will take place, in view of the effective controls.

4.4. Timed practice

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

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 other one being used to break possible ties at the end of this practice session. If there is still a tie, the clerk of the course, in agreement with the sporting stewards, will draw lots.

A driver breaking down during the warm-up, must necessarily re-start within 10 minutes.

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

4.5. Eliminary heats

Starting positions

Starting order will be determined by the results of the timed practice.

4.5.1 Composition of Groups

At the end of the timed practice, 4 new groups will be constituted (A - B - C - D). Drivers will be assigned in these groups in the following way :

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

Each of the four above-mentioned groups will run against the other groups, that is :

A	against	B
C	against	D
C	against	B
D	against	B
D	against	A
C	against	A

which means a total of 6 heats.

The length of each heat will be between 10 and 12 km and the points will be attributed as follows :

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

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

Any driver who will not cover the total number of laps planned, and even if he has not finished the heat, will be classified according to the number of laps he has actually accomplished.

In case of equality of points for two or more drivers, their places will be determined according to their classification in timed practice.

At the end of the eliminary heats, the first 25 drivers will be qualified for the finals.

Should a driver not be 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.

4.6. Second-chance and classification heats

Starting positions

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

All drivers who have not qualified may compete in the second-chance heat(s) (9 - 10 km). The first 5 drivers will qualify for the finals.

If the number of entrants is superior to 55, a pre-second-chance and a second-chance will be run.

The drivers classed last in the qualifying events (9 - 10 km) will take part in the pre-second-chance heat and the other half of the drivers (plus 1 in the case of an odd number) will take part in the second-chance heat.

The first 4 drivers in the pre-second-chance heat qualify for the second-chance heat.

4.7. Finals

Starting positions

- First final :

According to the total number of points obtained in the eliminary heats for drivers who qualified. The drivers from the second-chance heats will occupy the

last positions, their order at the finish of the second-chance heat being respected. In the case of equality of points, the times in timed practice will be decisive.

— **Second final :**

For the second final, starting positions will be determined by the results of the first final.

— **Third final :**

According to the total number of points obtained in the first and second final. In the case of equality of points after the two best finals are added, the results of the classification at the end of the eliminatory heats will be taken into account.

30 drivers will compete in three finals of 12 to 14 km each, separated by an interval of at least 20 minutes.

For the classification of these final heats, drivers will be credited with «x» points, according to the scale used for the eliminatory heats. Classification will be made on the basis of the two best finals. In the case of equality of points after the two best finals are added, the results of the classification at the end of the eliminatory heats will be taken into account.

5. FINAL CLASSIFICATION FOR THE EUROPEAN KARTING INDIVIDUAL CHAMPIONSHIP F.E.

The driver who has marked the smallest number of points will be declared the **1978 European Champion**. The other drivers will follow, in increasing order of total points, first those who took part in the final event, and next those who took part in the qualifying event but did not qualify for the final event.

6. OTHER PROVISIONS

6.1. Drivers who have been overtaken

Any driver who has been overtaken during the first lap, whatever the reason is, 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.

7. PRIZE FUND

Each ASN having entered one or more drivers in the F.E. Championship will pay a sum of Swiss Francs 200 to the FIA in order to supply the prize fund to be used for this Championship. Besides the FIA prizes, rewards will be distributed by the organizers at the end of the event.

8. PROTESTS

Protests can only be lodged by a driver taking part in the event. They will be submitted in written form, within the 10 minutes following the unofficial announcement of the classification to the Clerk of the Course or his assistant, with a deposit worth Swiss Francs 200. 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 171 - 179 of the International Sporting Code, will be final, except as regards cases of national or international appeal provided for in the International Sporting Code (Art. 181 - 185).

9. RESERVES

The organizers reserve their right of cancelling the event if the number of entrants is not sufficient at the closing date for entries. The cancelling of the event may also be decided in a case of absolute necessity. The brake, 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.

REGULATIONS OF THE 1978 EUROPEAN KARTING CHAMPIONSHIP PER TEAMS

1. GENERALITIES

The 1978 European Karting Championship per 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 taken part in an event will not be allowed to participate in such an event under another sporting authority aegis unless this driver is going back to the country he is originated from.

Each nation may enter one team including a maximum number of 4 drivers and a minimum of 3 drivers.

With the start of the timed practice, 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 NSA 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 NSA involved the comprehensive briefs including the regulations, the time-table, the itineraries, the accommodation, hotels, restaurants, etc.

Should a complete team, such as engaged, withdraw within 8 days before the event, the NSA responsible will pay to the CIK, within 30 days, the sum of Swiss Francs 1,000 and 50% of this amount will be retroceded to the organizers. 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 2 years.

2. EVENT - ORGANIZATION

The European Championship per teams will be organized in one single event on the **17-18th of June 1978** on the **Hagen** track (Germany).

The organizer's address is as follows :

Kart Club von Deutschland-AvD. Postfach 71 02 66.
D 6000 Frankfurt/M 71. tél : 0611 / 66.06.218.
telex : 041 / 1237.

The NSA will have the direct responsibility of organizing the event and will appoint the clerk of the course who will be selected from those approved by the CIK.

Messrs Buser, Sayes, Szelichowski (replacement Mr. Loriga) have been proposed by the CIK as sporting stewards and they have been appointed by the NSA organizing the event. This NSA will appoint a national sporting steward. At their first meeting, the above mentioned stewards will select, among themselves, their President.

The organizer agree to have, under the NSA's responsibility two ambulances and a doctor during the event.

3. TECHNICAL PROVISIONS

The European Karting Championship per teams is open solely to Class «A» (100 cc) karts. 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, each nation will have to declare the colours of its drivers (helmets and overalls similar for all of them).

Each team may dispose of one chassis in reserve and, for

each driver entered, of one chassis and two engines checked and sealed in such a way as to be identifiable (see article 43 and 44 of the 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.

4. RUNNING OF THE EVENT

The event will be run on a track recognized by the CIK. It will be run as follows :

4.1. 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.

4.2. One or several free practice sessions

of a 5-hour minimum total duration.

4.3. A practice session during which a **decibel control** will take place, in view of the effective controls.

4.4. Timed practice

The nations (all drivers) will be divided into four series (1 - 2 - 3 - 4) by means of drawing lots, executed in the presence of at least one international steward, so that there could be only one driver of a same nationality in each 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 the 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 a printing 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 time will not be taken into

consideration. The 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.

4.5. Eliminary heats

Four new groups will be composed :

In group A, the team classified first in the 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 here-above 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 nation 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 eliminary 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 eliminary heats, a classification will be established by the adding-up of the total of the points obtained by each nation during the eliminary 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 greatest number of points will be classified first.

The first six nations classified will be qualified for the

finals.

4.6. 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 heat(s) 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 heat being reserved for the nations classified last in the eliminary heats.

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

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

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

4.7. Finals

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

5. STARTING POSITIONS

5.1. For the eliminary heats

The starting order will be determined by the times realized by each nation at the timed laps (see example on page XVII).

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

If the total number of teams entered cannot be divided by 4, the last team qualified in each heat will be granted a hundred points, the previous one 99 and the one before 98, and so on with a regular subtraction of one point down to the first team classified which will have the smallest total of points. If the total number of teams can be divided by 4, the starting order will be determined by the classification of the different nations at the end of the eliminary heats. (see example on page XVII).

5.3. For the first final

The starting order will be determined by the classification of the different nations at the end of the eliminary heats (see page XVII).

5.4. 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.

6. CLASSIFICATION

At the end of each final, a classification per nation will be established by adding-up of the points won by the 3 best 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 final, 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 finals, a classification will be established by the adding-up of the total of points obtained by each nation during the two finals.

The team which has marked the greatest number of points will be declared **Champion**.

In case of a tie, the classification at the end of the eliminatory heats will be determining. In case of a tie at the 1st and/or 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. OTHER PROVISIONS

7.1. Overtaking

Any driver overtaken, whatever the reason is, 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.

7.2. Advertising

Advertising, if there is any, will be done in compliance with Art. 37 of the International Regulations and 130 of the International Sporting Code

7.3. Warm-up lap

A driver who breaks down during the warm-up lap imperatively restarts within the following 10 minutes.

8. PRIZE FUND

Each National Sporting Authority having entered a team in the European Championship per Nations will pay to the FIA the sum of Swiss Francs 200 to feed the prize fund of this Championship.

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

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 D.M. 338. 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 171 - 179 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 181 - 185).

10. RESERVES

The organizers reserve their right of cancelling the event if the number of entrants is inferior to 6 teams at the closing date for entries.

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

The brake, 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.

EXAMPLES

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

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

(B) Example of group composition

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

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

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

(D) Example : Results after the elimination heats

teams 1st SF	} go directly to the FINALS	teams 7th I	} get a SECOND CHANCE
2nd S		8th F	
3rd CH		9th L	
4th NL		10th GB	
5th YU		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 SF	← pole position
» NL	» CH	
» E	» YU	
» I	» F	
» S	» SF	
» NL etc.	» CH etc.	

REGULATIONS OF THE 1978 EUROPEAN KARTING TROPHY 140

1. GENERALITIES

The 1978 European Karting Trophy 140 is reserved for European Drivers, nominated by their own National Sporting Authority (NSA). They must have a valid international licence.

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 NSA wishing to enter drivers 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 NSA involved the comprehensive briefs including the regulations, the time-table, the itineraries, the accommodation, hotels, restaurants, etc.

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. EVENT — ORGANIZATION

The European Trophy 140 will take place on the **Wohlen** track (Switzerland) on the **27 & 28th of May 1978**.

The organizer's address is as follows :

Kart-Club de Suisse, c/o Automobile Club de Suisse, Av. de Rumine 9. CH 1005 Lausanne. tél. (021) 22.27.22. télex : 24.367.

The NSA will have the direct responsibility of organizing this event and will appoint the Clerk of the Course who will be selected from those approved by the CIK.

Messrs. Bossert, Carstad, Sayes (replacement Mr. Karczag) have been proposed by the CIK as sporting stewards and they have been appointed by the NSA organizing the event. This NSA will appoint a national sporting steward. At their first meeting, the above mentioned stewards will select, among themselves, their President.

The organizers agree to have, under the responsibility of the NSA, two ambulances and a doctor during the event.

3. TECHNICAL PROVISIONS

The European Karting Trophy 140 is open to class A (100 cc) karts only, with weight increased to 140 kg.

The weight of the driver is fixed at 80 kg, including the racing equipment (leather or imitation leather overalls, shoes, helmet, glasses, gloves, spark-plugs and tool).

If there is any ballast, it must be firmly attached to the chassis. It is strictly forbidden to carry the ballast on the body or in the clothes, shoes, helmet, etc. Controls will take place before and after the heats.

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 drivers, each nation will have to declare the colours of its drivers (helmets and overalls similar for all of them).

Each driver entered may dispose of at most 2 chassis and 3 engines checked and sealed in such a way as to be easily identifiable (see articles 43 and 44 of the International Regulations).

The exchange of engines and chassis between drivers is not 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.

4. RUNNING OF THE EVENT

4.1. A technical control

during which each entrant driver will subject his material (chassis, engines, equipment). No order to start will be given to a driver who is not in order.

Advertising, if there is any, will be done in compliance with article 37 of the International Regulations and 130 of the International Sporting Code.

The scrutineering finishes with the start of the timed practice.

4.2. Free practice session

that will last 5 hours, minimum.

4.3. A practice session during which a **decibel control** will take place, in view of the effective controls.

4.4. Timed practice

The drivers will be divided into four series (1 - 2 - 3 - 4) by means of drawing lots, executed in the presence of at least one International Steward, so that there could be only one driver of a same nationality in each group.

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 other one being used to break possible ties at the end of this practice session.

If there is still a tie, the Clerk of the Course, in agreement with the Sporting Stewards, will draw lots.

A driver breaking down during the warm-up, must necessarily restart within 10 minutes.

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

4.5. Eliminary heats

Starting positions

Starting order will be determined by the results of the timed practice.

4.5.1 Composition of groups

At the end of the timed practice, 4 new groups will be constituted (A — B — C —D). Drivers will be assigned in these groups in the following way :

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

Each of the four above mentioned groups will run against the other groups, that is :

A	against	B
C	against	D
C	against	B
D	against	B
D	against	A
C	against	A

which means a total of 6 heats

The length of each heat will be between 10 and 12 km and the points will be attributed as follows :

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

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

Any driver who will not cover the total number of laps planned, and even if he has not finished the heat will be classified according to the number of laps he has actually accomplished.

In case of equality of points for two or more drivers, their places will be determined according to their classification in timed practice.

At the end of the eliminary heats, the first 25 drivers will be qualified for the finals.

Should a driver not be 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 head concerned.

4.6. Second-chance and classification heats

Starting positions

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

All drivers who have not qualified may compete in the second-chance heat(s) (9 — 10 km). The first 5 drivers will qualify for the finals. If the number of entrants is superior to 55, a pre-second-chance and a second-chance will be run. The drivers classed last in the qualifying events (9 — 10 km) will take part in the pre-second-chance heat and the other half of the drivers (plus 1 in the case of an odd number) will take part in the second-chance heat. The first 4 drivers in the pre-second chance heat qualify for the second-chance heat.

4.7. Finals

Starting positions

— First final :

According to the total number of points obtained in the eliminary heats for drivers who qualified. The drivers from the second-chance heats will occupy the last positions, their order at the finish of the second chance heat being respected. In the case of equality of points, the times in timed practice will be decisive.

— Second final :

For the second final, starting positions will be determined by the results of the first final.

— Third final :

According to the total number of points obtained in the first and second finals. In the case of equality of points, the results of the classification at the end of the eliminary heats will be taken into account.

30 drivers will compete in three finals of 12 to 14 km each, separated by an interval of at least 20 minutes.

For the classification of these final heats, drivers will be credited with «x» points, according to the scale used for the eliminary heats. Classification will be made on the basis of the two best finals. In the case of equality of points after the two best finals are added, the results of the classification at the end of the eliminary heats will be taken into account.

5. FINAL CLASSIFICATION FOR THE EUROPEAN KARTING TROPHY 140

The driver who has marked the smallest number of points will be declared the winner of the European Karting Trophy 140 for 1978. The other drivers will follow, in increasing order of total points, first those who took part in the final event, and next those who took part in the qualifying event but did not qualify for the final event.

6. OTHER PROVISIONS

6.1. Drivers who have been overtaken

Any driver who has been overtaken during the first lap, whatever the reason is, 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.

7. PRIZE FUND

Each ASN having entered one or more drivers in this Trophy will pay a sum of Swiss Francs 200 to the FIA in order to supply the prize fund to be used for this Trophy. Besides the FIA prizes, rewards will be distributed by the organizers at the end of the event.

8. PROTESTS

Protests can only be lodged by a driver taking part in the event. They will be submitted in written form, within the 10 minutes following the unofficial announcement of the classification to the clerk of the course or his assistant, with a deposit worth Swiss Francs 200. In the absence of

the clerk or 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 171 - 179 of the International Sporting Code, will be final, except as regards cases of international or national appeal provided for in the International Sporting Code (Art. 181 - 185).

9. RESERVES

The organizers reserve their right of cancelling the event if the number of entrants is not sufficient at the closing date for entries. The cancelling of the event may also be decided in a case of absolute necessity. The brake, 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.

HOMOLOGATION DE MOTEURS DE KARTING (CLASSE A) HOMOLOGATION OF KARTING ENGINES (CLASS A)

Le moteur suivant est homologué en Classe A depuis le
The following engine has been homologated in Class A as and from :

1 / 2 / 78

(D) ALLEMAGNE FED.

PETRY

FL

100

et / and

FK

100

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

CIRCULAIRE No. 4

CATEGORIES :

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

Formule 1	F1	Grand Tourisme	GT4	Formule Indy	F/INDY	Formule Sudam	F/S
Formule 2	F2	Production Spéciale	SP5	Formule Libre	FL8	Formule Tasman	F/T
Formule 3	F3	Course Bi-place	2S6	Formule Renault	F/R	Formules A-B-C	F/A-F/B-F/C
Tourisme de Série	TS1	Formule V	F/V	Formule Renault Europe	F/RE	Formule 5000	F/5000
Tourisme	T2	Formule Super V	F/SV	Renault 5	R5	Stock-cars	T/SC
Grand Tourisme de Série	GTS3	Formule Ford	F/F	Tourisme Sudam	T/S	Dragsters	DRG

EPREUVES SUR CIRCUITS

Date	Pays	Cat.	Nom de l'Epreuve	Observations
28 Janvier	ZA	I	Highveld 100	Nelle date/New date : 4 FEVRIER.
4/5 Février	F	I+	24 H de Chamonix	Annulé / Cancelled.
5 Février	AUS	I+	Oran	Nelle date : 26 FEVRIER.
12 Février	AUS	I+	Surfers Paradise	Nelle date : 19 FEVRIER.
19 Février	AUS	I+	Sandown	Nelle date : 5 FEVRIER.
26 Février	AUS	I+	Adélaïde	Nelle date : 12 FEVRIER.
2 Avril	USA	I+	US GP West	Adj. F/ATL.
2 Avril	D	I+	Goodyear 300 - Nurburgring Championnat Europe F3	
28 Mai	DK	I	Jyllandsringen (TS1, SP5, F/SV, F/F)	Nelle inscr./New entry. Aarhus Automobil Sport Jyllands-Ringen. Resenbro. DK 8600 Silkeborg. tél : 45 685 33 22.

1/2	Juillet	USA	I+	Daytona 6 Hours (TS1, T2, GTS3, GT4, FL8, F/ATL)	Nelle inscr./New entry.
9	Juillet	RSM	I	Gran Premio Republica di San Marino	Annulé / Cancelled.
23	Juillet	USA	I+	Road America	Adjonction : Gr. 1 à 5, F/ATL.
23	Juillet	I	I	Misano Santamonica	Nelle appellation/New name : Gran Premio di San Marino. 1 Tropheo Santa Monica.
5/6	Août	DK	I	Grand Prix Denmark (TS1, GTS3, GT4, F/F, F3)	Nelle date : 29/30 JUILLET.
2/3	Septembre	D	I	Hessenpreis Kassel Calden	International simple / Plain International.

R A L L Y E S

11/12	Février	F	I+	Rallye Neige et Glace	Annulé / Cancelled.
1/5	Mars	U	I	Grand Prix des 19 Capitales	Nelle inscr. / New entry.
31 Mars/2	Avr.	CH	I+	Rallye de Lugano	Annulé / Cancelled.
7/9	Juillet	MEX	I+	Rally de las 24 horas	Nelle inscr. / New entry.
23/25	Sept.	MEX	I+	Rally RAC 1000	Nelle inscr. / New entry.
14/15	Oct.	F	I+	Rallye Alpes Provence	Nelle date : 27/28 MAI.
28/29	Oct.	NL	I+	BAC Rally	se déroule aux Pays-Bas/will take place in Netherlands.
23/24	Nov.	MEX	I+	Rally Acapulco RAC	Nelle inscr. / New entry.

COURSE DE COTE - AUTOCROSS - RALLYCROSS - DRAGSTERS

26	Février	E	I+	Autocross les Planes	Nelle inscr./New entry. Escuderia Gerona. General Mendoza, 2. Gerona. tél. 971/20 86 78.
15/16	Avril	F	I+	Rallycross Méditerranée	Nelle date : 28/29 OCTOBRE.
23	Avril	B	I+	Autocross Ardoois	Nelle inscr. Mandes Team Izegem. c/o Verhalle Eddy. Wijffwegen- straat 19. 8700 Izegem. tél : 051/30 58 88.

6/7	Mai	F	Course de côte de la Sainte Beaune	Nelle date : 30 SEPTEMBRE / 1 OCTOBRE.
1/2	Juillet	GB	Lincoln 2 CV Cross	Nelle date : 15 / 16 JUILLET.
29/30	Juillet	GB	Falcon 2 CV Cross	Nelle date : 1 / 2 JUILLET.
9/10	Sept.	F	Course de côte de Chatel Guyon	Nelle date : 26 / 27 AOÛT.
16/17	Sept.	F	2 CV Cross de Chartres	Nelle inscr. / New entry. Société Citroën. Chemin Vicinal n. 2. 78140 Velizy Villacoublay. tél. 941 13 65.
12	Novembre	E	Autocross Les Planes	Nelle inscr. / New entry. Escuderia Gerona. General Mendoza, 2. Gerona. tél : 971/20 86 78.
1/2	Décembre	P	Autocross das Oliveiras	Nelle date : 2/3 SEPTEMBRE.

fédération internationale de l'automobile

N. 127

4 - 1978



bulletin sportif de la commission sportive internationale