

# fédération internationale de l'automobile

N. 127

4 - 1978



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

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

	Pages
<b>INFORMATIONS SPORTIVES</b>	
REGLEMENT FINANCIER DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F2 1978 (4. Généralités) .....	1
Liste des Pilotes de 2ème Priorité 1978 .....	1
Liste des Pilotes de Rallye Prioritaires 1978 .....	1
<b>INFORMATIONS TECHNIQUES</b>	
REGLEMENTS TECHNIQUES : Prescriptions générales .....	2
MOTEUR UTILISABLE EN FORMULE 3 .....	2
<b>HOMOLOGATIONS</b>	
FICHES D'HOMOLOGATIONS .....	2 - 3
Liste Additionnelle d'Homologation 1978 / 4 .....	4 - 6
REGLEMENT D'HOMOLOGATION 1978 (Art. 4 c) .....	6
RECTIFICATIONS D'HOMOLOGATIONS .....	7
DATES DE SUPPRESSION D'HOMOLOGATION .....	7
<b>VOITURES ANCIENNES</b>	
COUPE FIA 1978 POUR VOITURES ANCIENNES .....	8
FICHE D'IDENTITE FIA .....	8
<b>OFF ROAD</b>	
FEUX DE DEPART .....	8
PAREBRISSES EN VERRE FEUILLETE .....	8
DRAPEAU JAUNE .....	8
REGLEMENT DU TROPHÉE D'EUROPE DES RALLYCROSS 1978 (Art. 4) .....	8
<b>KARTING</b>	
REGLEMENT DES COUPES JUNIORS ET DAMES DE KARTING 1978 .....	} feuilles vertes
HOMOLOGATION DE MOTEURS DE KARTING (CLASSE A) .....	
<b>CALENDRIERS INTERNATIONAUX</b>	
CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978 — Circulaire No. 5 .....	feuilles roses
CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1978 — Circulaire No. 3 .....	feuille verte

	Pages
<b>SPORTING INFORMATION</b>	
1978 FINANCIAL REGULATION FOR F2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP — 4. General .....	1
1978 SECOND SEEDED LIST OF RALLY DRIVERS .....	1
1978 SEEDED RALLY DRIVERS .....	1
<b>TECHNICAL INFORMATION</b>	
TECHNICAL REGULATIONS : General prescriptions .....	2
ENGINE USABLE IN FORMULA 3 .....	2
<b>HOMOLOGATIONS</b>	
HOMOLOGATION FORMS .....	3
ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1978 / 4 .....	4 - 6
1978 HOMOLOGATION REGULATION (art. 4 c) .....	6
HOMOLOGATION CORRECTIONS .....	7
DATES OF HOMOLOGATION DELETIONS .....	7
<b>HISTORICAL CARS</b>	
1978 FIA CUP FOR HISTORICAL CARS .....	8
FIA IDENTITY FORM .....	8
<b>OFF ROAD</b>	
STARTING LIGHTS .....	8
LAMINATED WINDSCREENS .....	8
YELLOW FLAG .....	8
1978 EUROPEAN RALLYCROSS TROPHY REGULATION (Art. 4) .....	8
<b>KARTING</b>	
REGULATIONS OF THE 1978 JUNIORS' AND LADIES' CUPS OF KARTING .....	} green sheets
HOMOLOGATION OF KARTING ENGINES (CLASS A) .....	
	IV - VII
	VII
<b>INTERNATIONAL CALENDARS</b>	
1978 INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR — Circular No. 5 .....	pink sheets
1978 INTERNATIONAL KARTING CALENDAR — Circular No. 3 .....	green sheet

**REGLEMENT FINANCIER DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F 2 1978 — 4. Généralités**

Suite au règlement paru dans notre Bulletin 125, Février 1978, il est précisé que la valeur retenue pour le franc suisse pour toute la saison sera son cours moyen du 4 Janvier 1978.

**1978 FINANCIAL REGULATION FOR F 2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP — 4. General**

Following the regulation published in our Bulletin 125, February 1978, it is specified that the rate of exchange for the Sw. franc, for the entire season, will be that of the average rate recorded on 4/1/78.

**LISTE DES PILOTES DE DEUXIEME PRIORITE 1978 — 1978 SECOND SEEDED LIST OF RALLY DRIVERS**

A rajouter à la liste publiée dans le Bulletin N. 125 :

To be added to the list published in Bulletin No 125 :

GRECE : « SCIROCO »  
 J. PESMAZOGLOU  
 « IAVERIS »

**LISTE DES PILOTES DE RALLYE PRIORITAIRES 1978 — 1978 SEEDED RALLY DRIVERS**

( après / after « Safari Rally » )

Rauno	AALTONEN	( SF )	Simo	LAMPINEN	( SF )
Markku	ALEN	( SF )	Timo	MAAKINEN	( SF )
Ove	ANDERSSON	( S )	Hannu	MIKKOLA	( SF )
Jean-Claude	ANDRUET	( F )	Mme Michèle	MOULTON	( F )
Fulvio	BACCHELLI	( I )	Sandro	MUNARI	( I )
Stig	BLOMQUIST	( S )	Jean-Pierre	NICOLAS	( F )
Russel	BROOKES	( GB )	Rafaele	PINTO	( I )
S.	CANELLAS	( E )	Tony	POND	( GB )
Roger	CLARK	( GB )	Vic	PRESTON	( EAK )
Brör	DANIELSSON	( S )	Jean	RAGNOTTI	( F )
Bernard	DARNICHE	( F )	Walter	ROHRL	( D )
Per	EKLUND	( S )	Timo	SALONEN	( SF )
Benigno	FERNANDEZ	( E )		« TONI »	
Guy	FREQUELIN	( F )	Ari	VATANEN	( SF )
Kyosti	HAMALAINEN	( SF )	Maurizio	VERINI	( I )
Sing	JOGINDER	( EAK )	Bjorn	WALDEGAARD	( S )
Henni	KALLSTROM	( S )	Antonio	ZANINI	( E )
Andres	KULLANG	( S )			

**REGLEMENTS TECHNIQUES : Prescriptions générales**

Art. 255 I) – Suralimentation

Le coefficient de 1,4 est maintenu jusqu'au **1er Janvier 1981 au moins.**

**MOTEUR UTILISABLE EN FORMULE 3**

Chevrolet Vega Cosworth, équipant la voiture N. 1669.

**TECHNICAL REGULATIONS : General prescriptions**

Art. 255 I) – Supercharging

The coefficient of 1.4 will continue until at least **1st January 1981.**

**ENGINE USABLE IN FORMULA 3**

Chevrolet Vega Cosworth, equipping car No 1669.

**HOMOLOGATIONS****FICHES D' HOMOLOGATIONS****1. DESCRIPTION**

D'une manière générale, une fiche se décompose de la façon suivante :

- (1) Une fiche de base (12 ou 15 pages selon son ancienneté) décrivant le modèle de base.
- (2) Eventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des « extensions d'homologation » qui peuvent être des « variantes », des « errata », ou des « évolutions ».

**(a) Variantes**

Ce sont soit des variantes de fournitures (2 fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des options (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires).

**(b) Erratum**

Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.

**(c) Evolution**

Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme).

Le numéro de la fiche d'homologation de base du véhicule renseigne sur le groupe dans lequel ce véhicule est homologué.

Groupe 1	..... n°	entre 5 000 et 5 999
Groupe 2	..... n°	entre 1 000 et 1 999
Groupe 3	..... n°	entre 3 000 et 3 999
Groupe 4	..... n°	entre 500 et 999

Un véhicule homologué en Groupe 1 peut courir en Gr. 2.  
Un véhicule homologué en Groupe 3 peut courir en Gr. 4.

Les extensions sont repérées par 2 numéros et une lettre, E ou V (ex. : 8/5 V, 9/3 E).

Le premier numéro indique l'ordre dans lequel cette extension a été enregistrée. La lettre E indique qu'il s'agit d'une évolution ou d'un erratum, la lettre V indique une variante. Le second numéro indique l'ordre d'enregistrement de l'extension ou de la variante.

**1. Variantes**

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J. Par exemple, le montage d'un piston défini sur une fiche variante n'est possible que si le rapport volumétrique, le volume de la chambre de combustion, etc..., ainsi obtenus se trouvent indiqués

sur une fiche applicable à la voiture concernée.

Il faut noter que certaines variantes portent un tampon « valable en Groupe 2 seulement », ou « valable en Groupe 4 seulement ». Elles ne peuvent alors être utilisées que dans ces groupes.

## 2. Evolution

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout. En outre, à partir du moment où le

concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles : par exemple si deux évolutions sur les jantes ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale, par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J de l'« Annuaire FIA du Sport Automobile », édité chaque année.

# HOMOLOGATION FORMS

## 1. DESCRIPTION

E or V (ex. 8/5 V, 9/3 E).

Generally speaking, a form breaks down in the following way :

The first number shows the order in which this extension has been recorded. The letter E shows whether it is a question of an evolution or an erratum. The letter V indicated a variant. The second number indicates the order in which the extension or the variant has been recorded.

(1) A basic form (12 or 15 pages according to the age of the car) giving a description of the basic model.

(2) At a later stage, a certain number of additional sheets describing « homologation extensions » which can be « variants », or « errata » or « evolutions ».

### (a) Variants

### 1. Variants

The competitor may use any variant or any part of a variant as he wished, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

These are either supply variants (two suppliers providing the same part for a driver and the client does not have the possibility of choice), or options (supplied on request and available at the concessionaires)

For example, the fitting of a piston as defined on a variant form is only possible if the compression ratio, the volume of the combustion chamber, etc. thus obtained are shown on a form applicable to the car in question.

### (b) Erratum

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

It must, however, be noted that certain variants carry the stamp « valid in Group 2 only », or « valid in Group 4 only ». They may only race in these Groups.

### (c) Evolution

Characterized by modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form).

### 2. Evolution

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applicable or not at all.

## 2. USE

The number on the basic homologation form of the vehicle indicates the group in which this car is homologated.

Besides, from the moment a competitor has chosen a particular evolution, all the previous evolutions should be applied, except where they are incompatible : for example, if two rim evolutions happen one after another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car will be used.

Group 1	Nrs. between 5 000 — 5 999
Group 2	Nrs. between 1 000 — 1 999
Group 3	Nrs. between 3 000 — 3 999
Group 4	Nrs. between 500 — 999

A vehicle homologated in Group 1 can race in Group 2.  
A vehicle homologated in Group 3 can race in Group 4.

This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer. According to the group in the competitors race, the modification limits allowed in international competition, for this series are stated in Appendix J of the « FIA Yearbook of Motor Sport », published each year.

The extensions are identified by two numbers and a letter,

VOITURES DE PRODUCTION HOMOLOGUEES

LISTE ADDITIONNELLE D' HOMOLOGATION 1978 / 4  
 ADDITIONAL HOMOLOGATION LIST 1978 / 4

VALIDABLES A PARTIR DU / VALID AS FROM 1 / 4 / 78

(D) ALLEMAGNE FED.

AUDI NSU

5559 80 GT E 20/12 V Roue - Spoiler AR

(E) ESPAGNE

SEAT

5594 124 Especial 1800 22/19 V Graissage moteur par carter sec (Gr. 2)

5486 127 5/5V Version 4 portes - Poids

6/6V Carrosserie - Sièges

7/7V Carrosserie - Sièges - Tableau de bord

8/8V Version 3 portes - Poids

9/9V Carrosserie - Siège - Tableau de bord

10/10V Carrosserie - Siège

11/11V Carrosserie - Siège

12/12V Carrosserie - Siège - Tableau de bord

SIMCA

5651 1200 TI 5/5V Freins AR (Gr. 2)

(F) FRANCE

MATRA SIMCA

3078 Bagheera S 3/2V Rappports de Pont - Rappports de BV

3057 Bagheera 5/3V Rappports de Pont - Rapport de BV

CHRYSLER

5262 Simca 1000 EB 2/1V Rappports de Pont - Rappports de BV (Gr. 2)

5505 Simca 1000 R2 25/10E Errata

5639 1308 GT 1/1E Errata

5638 1307 S 1/1E Errata

PEUGEOT

3069	504 Coupé V6	8/2E	Injection – Embrayage
5693	604 – V6 SL		Homologation Groupe 1
		1/1V	Boîte Vitesses – Rapports de Pont (Gr. 2)
5694	305 GL/GR		Homologation Groupe 1
5695	305 SR		Homologation Groupe 1

### RENAULT

5519	R 5 TL	4/3E	Echappement
		5/4E	Prise diagnostic
5413	R 12 TL	23/12E	Essieu AR – Voie AR
5554	R 12 TS	21/11E	Essieu AR – Voie AR
5668	R 14 TL	1/1E	Réservoir d'essence
5658	R 17 TS	2/1E	Essieu AR – Voie AR
5659	R 20 TL/GTL	1/1E	Roue – Carrosserie
		2/2E	Ventilateur moteur électrique
5660	R 30 TS	1/1E	Pare-chocs – Carrosserie
3079	A 310 2700 VA	12/13E	Carrosserie – Tableau de bord

### (GB) GRANDE-BRETAGNE

### VAUXHALL

649	Chevette HS 2300	3/3V	Arceau de sécurité
-----	------------------	------	--------------------

### FORD

5692	Fiesta 1300	3/3V	Freins (Gr. 2)
1686	Fiesta 1600	2/2V	Rapports de Boîte de vitesses – Rapports de pont – Freins
5657	Fiesta 1000	4/4V	Freins (Gr. 2)
5656	Fiesta 1100	4/4V	Freins (Gr. 2)
5566	Escort 2000 RS	26/26V	Sièges

### BLMC

5284	Mini 1000	12/7V	Freins – Voies (Gr. 2)
5542	Dolomite Sprint	26/16V	Arceau de sécurité

### LOTUS

653	Esprit		Homologation Groupe 4
-----	--------	--	-----------------------

(1) ITALIE

**ALFA ROMEO**

5696	Giulietta 1.6		Homologation en Groupe 1
		1/1V	Modèle Giulietta 1.3
5646	Alfasud Sprint	5/1E	Errata
5647	Alfetta GT 1.6	2/1E	Errata
5619	Alfetta 1.6	2/1E	Errata
5590	Alfasud L	3/3V	Carrosserie — Tableau de bord — Cylindrée

**AUTOBIANCHI**

5606	A 112 70 HP	8/2E	Errata
------	-------------	------	--------

**FERRARI**

648	308 GTB	3/2V	Fixation des roues — Freins — Embayage — Carter de pont — Tableau de bord
-----	---------	------	---

**FIAT**

5666	126 / 650	2/1E	Direction
5608	131 Mirafiori 1600	9/4E	Carrosserie — Dimensions — Poids — Roues — Direction — Intérieur

**(J) JAPON**

**ISUZU**

5589	Gemini 1600 PF 50	6/3E	Errata
5643	Opel 4 T 77 B	1/1E	Errata

**TOYO KOGYO**

5662	FA 4 TS Familia	3/2V	Roues
5544	Mazda RX 3	6/5V	Suspension (Gr. 2)

**REGLEMENT D'HOMOLOGATION 1978 — 1978 HOMOLOGATION REGULATION**

**Art. 4 c) — Tolérance de fabrication / Manufacturing tolerance**

au lieu de / instead of  $\frac{U}{2} = \pm 0.2 \text{ mm}$  et / and  $S - U = \pm 0.3 \text{ mm}$

il doit être lu / it should read :

{	Tolérance sur/tolerance on $\left(\frac{U}{2}\right) =$	$\pm 0.2 \text{ mm}$
	Tolérance sur/tolerance on $(S + T - U) =$	$\pm 0.3 \text{ mm}$



**COUPE FIA 1978 POUR VOITURES HISTORIQUES**

Il est précisé aux organisateurs qu'au cas où le nombre de voitures inscrites dépasse le nombre de voitures permises au départ sur le circuit, l'épreuve pourra être divisée en deux ou en plusieurs parties. Les concurrents devront avoir la possibilité d'effectuer des essais d'au moins 30 minutes.

**FICHE D'IDENTITE FIA**

A partir du **1er Janvier 1979**, tous les concurrents aux épreuves internationales devront présenter (ou envoyer avec le Bulletin d'inscription, s'il leur est demandé) avant l'épreuve, une fiche d'Identité FIA comportant la description de leur voiture, dûment certifié par leur ASN ou par un Club que l'ASN aurait délégué pour la certification. Cette fiche sera à la disposition des organisateurs, pour la composition des épreuves, et à la disposition des commissaires techniques pour vérifier si les voitures sont conformes à l'Annexe « K » du Code Sportif International.

Ces fiches sont disponibles gratuitement, pour les ASN seulement, à la CSI.

L'utilisation de ces fiches est recommandée pour la saison 1978.

**1978 FIA CUP FOR HISTORICAL CARS**

Organizers are informed that, should the number of entries for a race exceed the number of cars permitted to start on that circuit, the event may be run in two or more parts. All competitors must have the opportunity of at least 30 minutes' practice.

**FIA IDENTITY FORM**

As from **1st January 1979**, all competitors in International events will be required to present (or send with their entry form if requested), before the event, an FIA Identity Form describing their car, duly certified by their ASN or by a club entrusted with the certification by their ASN. This form will be used by organizers for the composition of their events and by scrutineers for verification of the conformity of the cars to Appendix « K » to the International Sporting Code.

The Forms are available, to ASN's only, free of charge from the CSI.

It is recommended to use the form for the 1978 season.

**OFF ROAD****FEUX DE DEPART**

Si le départ est donné au moyen de feux, le feu rouge doit être placé au-dessus du feu vert, et doit rester allumé pendant au moins deux secondes avant que le feu vert ne s'allume.

**PAREBRISSES EN VERRE FEUILLETE**

Les commissaires techniques ne devraient pas accepter des voitures dont les parebrises en verre feuilleté comportent des impacts ou des fêlures qui gênent sérieusement la visibilité ou qui les rendent susceptibles de se casser d'avantage pendant l'épreuve.

**DRAPEAU JAUNE**

Il est rappelé aux organisateurs qu'il est interdit aux pilotes de doubler sous le drapeau jaune. Toutefois, étant donné que lors des épreuves de Rallycross et d'Autocross il n'est pas pratique d'appliquer la procédure décrite dans l'Annexe « H » du Code, concernant le drapeau jaune, il sera suffisant de faire signaler un incident sur la piste par un seul poste de signalisation.

**REGLEMENT DU TROPHÉE D'EUROPE DES RALLY-CROSS 1978 (Voir Bulletin 122)**

A l'Article 4, la sélection des pilotes lors des manches qualificatives devrait être précisée comme suit : « A chacune des trois manches, le procédé de composition des grilles sera laissé au choix de l'organisateur, mais restera sujet à l'approbation de son ASN ».

**STARTING LIGHTS**

If these are used, the red light should be situated above the green, and it should remain illuminated for at least two seconds before the green is shown.

**LAMINATED WINDSCREENS**

Scrutineers should reject cars having laminated windscreens which are scratched or cracked to such an extent that visibility is seriously impaired or that there is a likelihood of their breaking further during the event.

**YELLOW FLAG**

Organizers are reminded that overtaking must not be permitted under the yellow flag. However, as in Rallycross and Autocross events the full procedure as described in Appendix « H » to the Code is impractical, it will be sufficient for one flag post to signal a particular incident.

**1978 EUROPEAN RALLYCROSS TROPHY REGULATIONS (See Bulletin 122)**

In Article 4, the selection of drivers for qualifying rounds should be described as follows : « For each of the three rounds, the organizer will select the drivers by any means he may choose, subject to the approval of his ASN ».

---

**REGLEMENT DES COUPES JUNIORS ET DAMES DE KARTING 1978**


---

**1. LIEU, DATE, ORGANISATION**

Les Coupes Juniors et Dames 1978 se dérouleront sur la piste de **Mondercange** (Luxembourg) les **15 et 16 Juillet 1978**. Elles seront courues séparément, sur la base du même règlement.

L'adresse des organisateurs est la suivante :  
Fédération Karting Luxembourgeois, Boîte Postale 34, Differdange (Luxembourg). tél. du responsable : M. Roger Scheitler, No 584 021 21 43 / 584 021 21 47.

**2. DISPOSITIONS GENERALES****Désignation des pilotes**

Selon l'Article 7 du Règlement International.

**Pour la Coupe Juniors**

Seuls les pilotes nés entre le 1er Janvier 1961 et le 31 Décembre 1964 et n'ayant pas participé préalablement à d'autres courses des Championnats CIK peuvent prendre part à la manifestation. Ils doivent être licenciés. Le nombre d'engagés par nation est limité à 8.

**La Coupe des Dames**

est ouverte aux licenciées âgées de 16 ans au 15 Juillet 1978. La participation par nation n'est pas limitée. Un pilote féminin peut également prendre part à la Coupe Juniors pour autant qu'il soit né entre le 1er Janvier 1961 et le 31 Décembre 1964 et qu'il soit inscrit de façon réglementaire.

Chaque pilote (junior ou dame) pourra être poussé, mais uniquement par les commissaires désignés par l'organisateur.

Les Autorités Sportives Nationales (A.S.N.) désireuses d'engager un ou plusieurs pilotes dans l'une ou/et l'autre épreuve, doivent en aviser l'organisateur au plus tard 21 jours avant l'épreuve.

**3. ORGANISATION**

L'organisation des Coupes Juniors et Dames est placée sous la responsabilité directe de l'organisateur. Le Directeur de course sera choisi parmi ceux admis par la CIK. Un Commissaire Technique sera également présent.

MM. Buser, Knops, Loriga (suppléant : M. Tietsch) ont été

proposés par la CIK comme commissaires sportifs, lesquels ont été désignés par l'ASN organisatrice qui nommera un commissaire 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.

Un dossier complet (règlement général et particulier, carte et itinéraire, possibilités de logement, de transport, etc...) imprimé en allemand, français et anglais, sera adressé à tous les engagés et à leur ASN en temps voulu. L'organisateur conclura une assurance R.C. conformément à l'Art. 50 du Règlement International, dont il fera tenir une copie au Secrétariat de la 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.

**4. DISPOSITIONS TECHNIQUES**

**La Coupe Juniors** est ouverte exclusivement aux karts de la **classe F.E.** (Formule Europe) dont le poids est ramené exceptionnellement à 120 kgs.

**La Coupe des Dames** est ouverte aux karts propulsés par des moteurs homologués par la CIK en **classe A (100 cc)**.

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

Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et de deux moteurs vérifiés et plombés (marqués) de façon à être en tout temps identifiables (Art. 43, 44 et Chapitre V — pour la Coupe Juniors — du Règlement International).

Aucun changement de moteur, châssis ou ensemble de châssis-moteur ne pourra être effectué entre le départ et l'arrivée des éliminatoires, des repêchages ou des finales.

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

**5. DEROULEMENT DE L'EPREUVE****5.1 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.

## 5.2 Essais libres

D'au moins 5 heures.

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

## 5.4 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 à une hauteur de 25 cm maximum, avec une précision d'au moins 1/100ème de seconde.

## 5.5 Éliminatoires

### Positions de départ

Selon le classement à l'issue des essais chronométrés.

### 5.5.1 Composition des Groupes

A l'issue des essais chronométrés et pour autant que le nombre de pilotes inscrits soit supérieur à 32 (33 et plus), 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 9 à 10 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.

## 5.6 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.

## 5.7 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 11 à 12 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.

### 6. DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION POUR 32 PILOTES OU MOINS

- Vérification technique (Art. 5. 1. du présent règlement) sans modification
- Essais libres (Art. 5. 2. du présent règlement) sans modification
- Essais de décibels (Art. 5. 3. du présent règlement) sans modification
- Essais chronométrés (Art. 5. 4. du présent règlement) sans modification

Si la participation est de 32 ou inférieure à 32 pilotes, la course se disputera en un seul groupe et en 3 manches de 11 à 12 km chacune.

#### Positions de départ

- 1ère manche : selon le classement à l'issue des essais chronométrés
- 2e manche : selon le nombre de points obtenus dans la première
- 3e manche : selon le résultat de l'addition des deux manches. En cas d'ex aequo, les temps des essais chronométrés seront déterminants.

A chacune des manches il sera attribué :

- 0 point au 1er
- 2 points au 2e.
- 3 points au 3e.

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.

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.

Pour le classement final, on tiendra compte de l'addition des points obtenus par chaque pilote dans les deux meilleures manches. En cas d'ex aequo, le résultat de la manche non additionnée sera déterminant.

### 7. CLASSEMENT FINAL DE LA COUPE JUNIORS — COUPE DES DAMES

Le/la pilote qui aura totalisé le plus petit nombre de points sera déclaré(e) vainqueur de la Coupe Juniors, respectivement Coupe des Dames de Karting 1978. Suivront tous les autres pilotes selon l'ordre croissant des points totalisés.

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

### 9. FONDS DE PRIX

Chaque ASN ayant inscrit un ou plusieurs pilotes à la Coupe Juniors et/ou Coupe des Dames de Karting versera, par chèque, une somme de Frs. S. 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.

### 10. 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 du classement officiel, au Directeur de Course ou à son Adjoint, accompagnées d'une caution d'une valeur de Frs S. 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 ne sera remboursée qu'au cas où la réclamation serait jugée fondée.

Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux articles 171-179 du Code Sportif International, sera définitif, sauf pour les cas d'appel national et international prévus au code sportif international (Art. 181-185)

## 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 24. 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 chaque participant soit informé à temps des éventuelles modifications ou adjonctions qui seraient apportées aux règlements.

(Seul le texte français fait foi).

---

## REGULATIONS OF THE 1978 JUNIORS' AND LADIES' CUPS OF KARTING

---

### 1. PLACE, DATE AND ORGANIZATION

The 1978 Juniors' and Ladies' Cups will be held on the track of **Mondercange** (Luxemburg) on **July 15-16 1978**. They will be run separately on the basis of the same regulations.

The address of the organizers is :

Fédération Karting Luxembourgeois, Boîte Postale 34, Differdange (Luxemburg). Phone number : 584 021 21 43 / 584 021 21 47 (Mr. Roger Scheitler).

### 2. GENERAL PROVISIONS

#### Nomination of drivers

In conformity with Art. 7 of the International Regulations

#### For the Juniors' Cup

Only those drivers who were born between 1st January 1961 and 31st December 1964, and who have never participated previously in any other CIK Championship race may take part in this event. They must hold a valid international licence. The number of entrants per nation is limited to 8.

#### For the Ladies' Cup

The Ladies' Cup is open to the female licence-holders who will be 16 on July 15th, 1978. There is no limitation in the participation per nation. A female driver may also participate in the Juniors' Cup in so far as she was born between 1st January 1961 and 31st December 1964, and that she has been reglementarily entered.

All drivers (Junior and Lady) may be pushed, but only by the stewards nominated by the organizer.

NSAs wishing to enter one or several drivers in one or/

and the other event should notify the organizer no later than 21 days before the event.

### 3. ORGANIZATION

The organization of the Juniors' and Ladies' Cups is under the direct responsibility of the organizer, who has nominated the Clerk of the Course who will be chosen among those approved by the CIK. A scrutineer will also be present.

Messrs Buser, Knops, Loriga (replacement Mr. Tietsch) 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.

A complete dossier (general and supplementary regulations, map and routes, list of hotels, means of transportation, etc.) printed in German, French and English should be sent to all entrants and their NSA in due time.

The organizer will contract an insurance in pursuance with the provisions of Art. 50 of the International Regulations, a copy of which he will send to the CIK Secretariat.

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.

### 4. TECHNICAL PROVISIONS

The Juniors' Cup is open solely to karts in category **F.E.** (Formule Europe), the weight of which is exceptionally reduced to 120 kg.

The Ladies' Cup is open to karts with engines recognized by the CIK in Class A (100 cc).

Karts and drivers should be in strict compliance with the current regulations. The equipment should be in compliance with Art. 12 of the International Regulations.

Each driver may dispose of one chassis and two engines checked and sealed in such a way as to be identifiable (Art. 43, 44 and Chapter V — for the Junior's Cup — of the International Regulations).

No change of engine, chassis or chassis/engine assembly may be effected between the start and the finish of the elimination heats, the second-chance or the finals.

The back-chest numbers (or others) and that of the chassis should always be identical.

## 5. RUNNING OF THE EVENT

### 5.1 Scrutineering

All drivers must submit their material (chassis, engine, equipment) to a scrutineering. No order to start will be given to a driver who is not in order.

Advertising, if any, should be made in conformity with Art. 37 of the International Regulations and 130 of the International Sporting Code.

The scrutineering finishes with the start of the timed practice.

### 5.2 Free practice

At least 5 hours.

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

### 5.4 Timed practice

The drivers will be divided into four series (1 — 2 — 3 — 4) by means of drawing lots executed in presence of at least one international steward so that there could be only one driver of a same nationality in each series and that the number of entrants is well distributed.

Each driver should 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 consideration, the other one will help to decide between the possible ties at the end of this practice session. In case of a new tie, the clerk of the course, with the sporting stewards' agreement, would draw lots.

The driver who has a breakdown during the warming-up lap should imperatively re-start within the 10 following 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.

## 5.5 Eliminary heats

### Starting positions

According to the classification at the outcome of the timed practice.

### 5.5.1 Group composition

At the end of the timed practice, and as long as the number of registered drivers exceeds 32 (33 and over), 4 new groups (A — B — C — D) will be constituted. The drivers will be divided among these groups in the following way :

The driver having obtained the best time will go into group A, the second in group B, the third in group C, the fourth in group D, then the fifth in group A, the sixth in group B, etc.

Each of these 4 above-mentioned groups will run against the other groups, i.e. :

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

for a total of 6 events.

Each heat will have a length of 9 to 10 km and the points will be attributed as follows :

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

etc., by an increasing progression of one point each time.

Any driver, not having run in all the programmed heats and even if he has not finished a heat, will be classified according to the number of laps he will have accomplished.

In case of a tie between two or more drivers, they would be reclassified according to the timed-practice results.

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

If a driver were unable to participate in one of the heats (engine failure, etc.) he could be given the same number of points, plus one, as the last driver in that particular heat.

## 5.6 Second-chance and classification events

### Starting positions

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

All the non-qualified drivers will be able to participate in the second chance heat(s) of 9 to 10 km. The first five will be qualified for the finals.

If the number of registered drivers exceeds 55, a pre-second chance and a second-chance heat will take place.

Will participate in the pre-second chance heat : the drivers classified last in the qualifying events (9 to 10 km), the other half of the drivers will participate in the second chance (plus 1, in the case of an uneven number).

The first four of the pre-second chance will be qualified for the second chance event.

## 5.7 Finals

### Starting positions

#### First final

According to the total number of points obtained in the eliminatory 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, 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 11 to 12 km each, separated by an interval of at least 20 minutes.

For the classification of these final-heats, drivers will be granted « x » points, according to the point scale of the elimination heats. The classification will be established on the basis of the best two finals. In case of a tie after the adding-up of the best two finals, the result of the classification at the end of the elimination heats will be determining.

## 6. ORGANIZATION IN THE CASE OF 32 DRIVERS OR LESS

- Scrutineering (Art. 5.1 of the present regulations)  
no modification
- Free practice (Art. 5.2 of the present regulations)  
no modification
- Decibels checks (Art. 5.3 of the present regulations)  
no modification
- Timed practice (Art. 5.4 of the present regulations)  
no modification

If participation is of 32, or less than 32 drivers, the race will

be run by one single group, in 3 heats of 11 to 12 km each.

### Starting positions

- 1st heat : according to the classification at the end of timed practice.
- 2nd heat : according to the number of points obtained in the first.
- 3rd heat : according to the result following addition of the two heats. In the case of a tie, the results of the timed practice will be determining factors.

For each one of the heats, will be attributed :

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

etc., by an increasing progression of 1 point each time.

Any driver not having run in all the programmed heats and event if he has not finished a heat, will be classified according to the number of laps he will have accomplished.

If a driver were unable to participate in one of the heats (engine failure, etc.), he would be given the same number of points, plus one, as the last driver in that particular heat.

For the final classification, the addition of the points obtained by each driver in the two best heats, will be taken into account. In case of a tie, the result of the non-added heat will be the determining factor.

## 7. FINAL CLASSIFICATION FOR THE JUNIORS' AND LADIES' CUPS

The driver having totalized the least points will be declared winner of the 1978 Juniors' and Ladies' Karting Cups. All the other drivers will follow according to an increasing progression of the points.

## 8. OTHER PROVISIONS

### 8.1 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.

## 9. PRIZE FUND

Each ASN having entered one or more drivers in the Juniors' Cup and/or Ladies' Cup 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.

#### 10. 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 Sw. Frs. 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).

#### 11. 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 programme 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)**

---

Les moteurs suivants sont homologués en Classe A / the following engines has been homologated in Class A

depuis / as and from : 1 / 3 / 78

**(GB) GRANDE-BRETAGNE / GREAT BRITAIN**

FIELDHOUSE MANX 100 L

**(I) ITALIE / ITALY**

DAP T 90 T 82 T 72 T 83 T 73

P C R TS 50 / 3

depuis / as and from : 1 / 4 / 78

**(I) ITALIE / ITALY**

PARILLA TT 23 TT 26 TT 24 TT 34

KOMET K 80 TT K 84 TT K 55 TT

B M 97 TT 98 TT 94 TT

SIRIO 51 TT 44 TT

## CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1978

## CIRCULAIRE No 5

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

## CATEGORIES

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	Formule 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
16	Avril	I	Manfeild	Annulé / Cancelled
16	Avril	I	100 Meilen von Hockenheim	Adjonction SP5
6/7	Mai	I	Malaysia Grand Prix	Autorisé / Authorized
21	Mai	I+	Road Atlanta	Nelle date : 14 Mai
4	Juin	I+	Mid Ohio GT	Nelle date : 16 Avril. Nouveau circuit : Road Atlanta
9/11	Juin	I+	Mosport	Adjonction : T2, T/SC, F/SV
25	Juin	I+	Brainerd	Nelle date : 3 Juillet. Nouveau/new circuit : Limerock. Change of category to F/ATL
1/2	Juillet	I	Vila Real	Annulé / Cancelled
13	Août	I+	Watkins Glen F/ATL	Nelle inscription/New entry. SCCA. P.O.Box 22476. Denver, Co. 80222
18/20	Août	I+	Mosport	Adjonction : 2S6, FL8

17 Septembre YU I 6 Hours of Zastava 1100 - Beranovac  
 23/24 Septembre MAL I Selangor Grand Prix

**R A L L Y E S**

Annulé / Cancelled  
 Autorisé / Authorized

18/19 Mars F F Rallye Yonne Morvan

Nelle date : 15/16 Avril

6/7 Mai F F Rallye Tout Terrain du Haut Bugéy

Annulé / Cancelled

7/9 Juillet MEX Rallye de las 24 horas

Org.: Club Automovilista Frances de Mexico. A.C. Francia No. 75, Col Florida. Mexico 20, D.F. Mexico.

5/8 Août CS CS Rallye Barum

Nelle date : 18/19 Août

26/27 Août CS CS Rallye Tattry

Nelle date : 16/17 Septembre

23/25 Septembre MEX Rally RAC 1000

Org.: Rally Automovil Club. A.C. Condor 289-1. Col. Las Aguilas. Mexico 19, D.F. Mexico

29 Sept / 1 Oct. B Rallye de Drie Zustersteden

Annulé / Cancelled

18/23 Octobre CI Rallye du Bandama (Epreuve du Championnat du Monde des Rallyes)

Federation Ivoirienne du Sport Automobile. B.P. 20973. Abdijan, Côte d'Ivoire

20/21 Octobre ZA Asseng Rally

Nelle inscr./New entry. Rand Motoring Club. P.O.Box 4976. Johannesburg 2000

23/24 Novembre MEX Rally Acapulco RAC

Org.: Automovil Club A.C. Condor 289-1. Col. Las Aguilas. Mexico 19 DF, Mexico.

**COURSES DE COTE - AUTOCROSS - RALLYCROSS - DRAGSTERS**

2 Avril E Auto-cross Passajes

Nelle date : 9 Avril

1/2 Avril E Off road 2 CV - Vigo

Nelle date : 15/16 Juillet.

9 Avril GB Welsh Slalom

Nelle inscr./new entry : Welsh Counties M.C. Talbot House. Bradlands Road. London N 6

23 Avril D Course de côte Bruckberg

Annulé / Cancelled.

15 Mai DK Rallycross, Ring Djursland

Nelle inscription/New entry. Org.: Djursland Motor Klub Auto Ring Djursland. Pederstrup. tél. 45 636 32 45. DK 8560 Kollind

21	Mai	D	Rallycross Hessen	Nelle date : 17/18 Juin
18	Juin	CS	Autocross Nova Paka	Nelle inscr. / New entry. Automotoklub. 509 01 Nova Paka
15/16	Juillet	E	Off road 2 CV -- Bilbao	Annulé / Cancelled
25	Juillet	CS	Course de côte « Ecce Homo »	Nelle date : 25 Juin
1er	Octobre	F	Course de côte de Buisson de Cadoin	Nelle date : 16 Juillet
1er	Octobre	A	Autocross Linz -- Treffling	Nelle inscr./New entry. Mig. A 4025 Linz. Postfach 1
28/29	Octobre	F	Rallycross Lorest	Nelle date : 15/16 Avril

### VOITURES ANCIENNES

### EPREUVES DE VITESSE / SPEED EVENTS

3/4	Juin	D	Hockenheim	Annulé / Cancelled.
-----	------	---	------------	---------------------

CALENDRIER INTERNATIONAL DU KARTING 1978

CIRCULAIRE No. 3

Date	Pays	Nom de l'Epreuve	Observations
19 Mars	CH	Neuenburg	Annulé / Cancelled
18/19 Mars	NL	Driebergen	Nelle inscr. / New entry. Org. : Nederlandse Kartsport RAC.
26 Mars	D	100 Km von Gerolzhofen	Annulé / Cancelled
25/26 Mars	F	Thival 125 cc	Nelle inscr. / New entry. Org. : L. Lavacchielli. 51 rue de la Commune de Paris. 93300 Aubervilliers.
23 Avril	DK	Jyllandsringen (Classe E)	Nelle inscr. / New entry. Org. : Aarhus Automobil Sport. Bent Korstgard. Mosevaenget 18. DK 8382 Hinnerup. tél. 06 98 54 02.
30 Avril	L	Course du Printemps - Mondercange (Classes A, C)	KOC Rumelange. P/a M. Vincent Wolfsfeld, Mondercange. 7 rue Neuve. tél. 54 54 15.
14/15 Mai	L	Championnat Benelux - Mondercange (Classes A,N,C)	F.K.L. B.P. 34. Differdange 82 257. tél. 58 59 45.
4 Juin	DK	Rodby Kart-ring (Classes A,C,E,N)	Nelle inscr. / New entry. Rødby Go-Kart Klub, Jens Jensen, Årøvej 2. DK 4600 Køge. tél. 03 65 72 75
10/11 Juin	D	Sennestadt	Nelle inscr. / New entry. 1 FKC Bielefeld. Spindestrasse 96. D 4800 Bielefeld 1. tél. 521 178 326.
11 Juin	L	Goodyear - Colmar - Berg (Classes A,C)	C.A.K.L. Bissen. P/a M. J. krummes. 106 rue de Niederkorn. L Petange. tél. 64 486.
18 Juin	CS	Olomouc cena Sigma	Nelle date : 1er Mai.
25 Juin	SF	5 Country Race	Nelle date : 2 Juillet.
2 Juillet	CS	Cena Bratislava	Nelle date : 18 Juin. Nelle adresse : AMK Ceska Lipa. ONV. PS 88. CS 470 01 C. Lipa.
1/2 Juillet	CH	Rencontres Internationales Juniors	Nelle inscr. / New entry. Org.: K.C. de Suisse. Av. de Rumine 9. CH 1005 Lausanne.
2 Juillet	DK	Vestsjaellands Go-Kart Bane	Nelle inscr. / New entry. Vestsjaellands Go-Kart Klub, Sven Lautrup, Bredgade 15. DK 4200 Slagelse. tél. 03 52 09 17

30	Juillet	L	Mondercange (Classes A, C)	K.C. Mondercange. F/a M. J. Piazza. Eschialzette. 6 Petite rue du Moulin. tél. 545 44
5/6	Août	L	Challenge C.E.E. - Mondercange - Grand Prix du Luxembourg (Classes A, C)	F.K.L. B.P. 34. Differdange 82 257. tél. 58 59 45
20	Août	DK	Jyllandringen (Classe E)	Nelle inscr. / New entry. Aarhus Automobil Sport, Bent Korstgard, Mosevaenget 18. 8382 Hinnerup. tél. 06 98 54 02.
16/17	Sept.	D	Liedolsheim	Nelle date : 9/10 Septembre
21/24	Sept.	J	78 Japan Kart Race	Nelle date : 28 Sept. / 1er Oct.
1er	Octobre	B	Trophée Bénélux - Nivelles (Classes A/A - FE/ N/C)	Nelle inscr. / New entry.