

Główna Komisja Sportowa Samochodowa

ZG - PZM

REGULAMIN

RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

ORAZ ZAWODÓW STOPNIA OGÓLNOPOLSKIEGO W 1984 r.

WARSZAWA 8.01.1984 r.



R e g u l a m i n

Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, oraz  
zawodów rajdowych stopnia ogólnopolskiego w 1984 r.

1. Wytyczne organizacyjne

1.1. Nadzór i koordynacja

W zakresie organizacji zawodów samochodowych, rajdowych stopnia ogólnokrajowego i międzynarodowego w Polsce, koordynację i nadzór prowadzi Główna Komisja Sportowa Samochodowa ZG-PZM poprzez Podkomisję Rajdową.

1.2. Kalendarz zawodów

a. Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski

I elim. RSMP - Rajd Dolnośląski lub Elmot - 28-29/04.84  
- ZO PZM Wrocław

II elim. RSMP - Rajd Krakowski - 8-9/06.84 - A. Krakowski

III elim. RSMP - Rajd Wiślański - 29-30/09.84 - A. Śląski

IV elim. RSMP - Rajd Stomil - 12-13/10.84 - OKS Olsztyn

b. Rajdowy Puchar Pokoju i Przyjaźni

I elim. - Rajd Bałtycki - 11-12/02.84 - Tallin - ZSRR

II elim. - Rajd Sachsenring - 14-15/04.84 - Zwickau - NRD

III elim. - Rajd Złote Piaski - 12-13/05.84 - Złote Piaski - BO

IV elim. - Rajd Mećsek - 26-27/05.84 - Peős - Węgry

V elim. - Rajd Dacia - Dunaju - 22-24/06.84 - Sibiu - Rumunia

VI elim. - Rajd Polski - 06-08/07.84 - ZO PZM Wrocław Polska  
/Automobilklub Dolnośląski/

VII elim. - Rajd Tatry - 14-15/09.84 - Poprad - CSRS

c. Imprezy inne

Obóz szkoleniowy zawodników rajdowych - 15-18/03.84 -

Wisła - A. Śląski

Ogólnopolski Rajd Festiwalu Opolskiego - 22-23/06.84 -

Opole - A. Opolski

Ogólnopolski Rajd "Żubrów" - 24-25/11.84 - Myślenice -

A. Krakowski

### 1.3. Uczestnicy zawodów

Uczestnikami w zależności od rodzaju zawodów mogą być:

- w eliminacjach RSMP zgłoszeni do imprezy zawodnicy z licencją IR. W przypadku pilota może być zgłoszony zawodnik z licencją IIR bez prawa zdobycia punktów w klasyfikacji mistrzostw Polski, jak też w ubieganiu się o wyższy stopień licencji,

- w pozostałych zawodach według regulaminów szczegółowych.

Warunkiem przyjęcia zgłoszeń do zawodów jest dokładne wypełnienie formularzy zgłoszeniowych, ich osobiste podpisanie i potwierdzenie przez macierzyste kluby lub działy sportu FSO i FSM.

W przypadku zgłoszeń do zawodów międzynarodowych zgody na udział i potwierdzenia dokonuje GKSS - ZG PZM.

### 1.4. Organizatorzy

W zakresie zawodów objętych niniejszym regulaminem zatwierdzeniu przez GKSS wymagają:

- obsady personalne:

komandora, kierowników komisji: obliczeń i technicznej, oraz członków Zespołu Komisarzy Sportowych,

- trasa rajdu - po uprzednim jej sprawdzeniu i odbiorze przez upoważnionego komisarza sportowego /z Zespołu Komisarzy Sportowych danej imprezy/.

### 1.5. Wymogi założeniowe

W związku z koniecznością ograniczenia kosztów zawodów, zużycia paliwa oraz zmniejszenia ilości zwolnień od pracy, organizatorzy zobowiązani są do przestrzegania następujących zasad w odniesieniu do eliminacji RSMP:



- trasa rajdu winna ograniczać się w długości 300 - 600 km., prowadzona w powtarzających się pętlach z możliwie krótką odległością skrajnego punktu od bazy zawodów,
- długość prób sportowych /OS, SG/, o jednolitych nawierzchniach stanowić winna minimum 25% długości trasy nie mniej jednak jak 120 km.,
- wszystkie powtarzające się próby sportowe winny być prowadzone w jednym kierunku w celu uniknięcia kolizyjności w trakcie treningów,
- w zakresie prowadzenia tras winno się ograniczać do minimum; wykorzystywanie dróg głównych o dużym natężeniu ruchu kołowego, dróg o dużej częstotliwości kursowania środków masowej komunikacji i dowozu pracowników, jak też dróg o dużych natężeniach ruchu pieszego. Trasy rajdów winny omijać duże ośrodki czasowe i turystyczne, uwzględniać wymogi przepisów ochrony środowiska jak też potrzeb leśnictwa i rolnictwa.
- w harmonogramie czasowym poszczególnych imprez w miarę możliwości uwzględniać rozegranie najciekawszych i widowiskowych prób sportowych w godzinach dziennych ograniczając do minimum okresy zamknięć dróg dla ruchu drogowego,
- planowane prędkości przeciętne przejazdu na poszczególnych etapach nie mogą przekraczać 50 km/godz.

## 2. Ustalenia regulaminowe

### 2.1. Podział na klasy

Zgodnie z międzynarodowymi postanowieniami FIA-FISA, od 1 stycznia 1984, w odniesieniu do zawodów stopnia ogólnokrajowego w Polsce wprowadza się następujący podział samochodów:

I. Grupa N - samochody seryjne homologowane w grupie A z uwzględnieniem dodatkowej homologacji w grupie N.

/Załącznik J/FIA/



1. Klasa N - markowa FSM 126p - określana wg. zasad międzynarodowych jako klasa 1-3 z dopuszczeniem wyłącznie samochodów FSM Fiat 126p 600-650 cm<sup>3</sup>.

2. Klasa N-1300 - klasa samochodów grupy N w zakresie połączonych klas 1-7, o pojemności do 1300 cm<sup>3</sup>.

3. Klasa N-1600 - klasa 8 samochodów grupy N w zakresie pojemności silnika od 1301 do 1600 cm<sup>3</sup>.

II. Grupa A - samochody seryjne homologowane w grupie A z dopuszczalnymi przeróbkami wynikającymi z załącznika J/PIA.

4. Klasa A-700 - klasa samochodów grupy A w zakresie połączonych klas 1-3 do 700 cm<sup>3</sup>.

5. Klasa A-1300 - klasa połączona 4-7 samochodów grupy A od 701 do 1300 cm<sup>3</sup>.

6. Klasa A - markowa FSO - określona wg. zasad międzynarodowych jako klasa B 1301 do 1600 cm<sup>3</sup>.

7. Klasa A-1600 - samochody gr. A klasy z dopuszczalnymi przeróbkami o pojemności 1301 do 1600 cm<sup>3</sup>.

8. Klasa A - ponad 1600 - samochody gr. A klas 9-15 z dopuszczalnymi przeróbkami o pojemności ponad 1600 cm<sup>3</sup>. Orz samochody grupy N ponad 1600.

III grupa B - samochody zgłaszane przez krajowe wytwornie /FSO, FSM/ przygotowywane zgodnie z zasadami gr. B, samochody dotychczasowej gr. II, oraz wszystkie samochody posiadające <sup>homologację</sup> w gr. B wg. aktualnego w dniu rozgrywania zawodów posiadania karty homologacyjnej.

9. Klasa B-1150 - samochody klas 1-6 o pojemności silnika do 1150 cm<sup>3</sup>.
10. Klasa B - ponad 1150 - samochody klas 7-15 o pojemności silnika ponad 1150 cm<sup>3</sup>.

Uwaga: samochody z zastosowaniem turbodoładowania kwalifikowane są do odpowiednich klas wynikających z przemnożenia <sup>nominalnej</sup> pojemności przez współczynnik 1,4.

## 2.2. Kolejność startu

Ustala się kolejność startów w poszczególnych rajdach:

1. Przed zawodnikami z numerami listy priorytetowej ustala się. 10 minut wcześniej start pierwszego otwierającego trasę zawodnika z minimum trzech rekrutujących się z klasy A markowej - FSO, klasyfikowanych w wynikach danego rajdu. Dopuszczalny jest także w tym czasie zamienny start dwóch samochodów organizacyjnych z numerami startowymi "0" i "00" jako otwierających trasę, bez zdobywania punktów. W tym przypadku działacze lub zawodnicy winni posiadać licencję minimum klasy IIR.
2. Wszyscy zgłoszeni zawodnicy w kolejności numerów priorytetowych nadanych na 1984 r.
3. Pozostali zgłoszeni zawodnicy w kolejności klas:
  1. Klasa B - ponad 1150
  2. Klasa A - ponad 1600
  3. Klasa A - 1600
  4. Klasa A markowa FSO
  5. Klasa N-1600
  6. klasa A-1300



7. Klasa B-1150
8. Klasa N-1300
9. Klasa A-700
10. Klasa N - markowa FSM.

### 2.3. Wielkość klas

Klasę stanowi minimum 5 samochodów przyjętych na BT-1.

W przypadku braku w jakiegokolwiek, oprócz najwyższych, klasie pełnej ilości przyjętych na BT-1 samochodów, dozwolone jest ich przyłączenie do klasy bezpośrednio wyższej, z wyłączeniem klas markowych, o ile znajduje się w niej pełna wymagana ilość samochodów. Dołączenie do klas wyższych dozwolone jest wyłącznie w zakresie poszczególnych grup /N, A, B/. Załogi dołączone do pełnych klas bezpośrednio wyższych zdobyte punkty wynikające z zajętego miejsca przenoszą do swojej klasy w przypadkach jej występowania w rocznym rozliczaniu mistrzostw Polski.

Brak spełnienia podanych warunków oraz brak wymaganej ilości samochodów w najwyższych klasach spowoduje naliczenie załogom punktów wyłącznie w klasyfikacji generalnej.

### 2.4. Klasyfikacja

W eliminacjach RSMP prowadzone będą klasyfikacje:

1. generalna - w kolejności zajętych miejsc wynikających z sumy ilości punktów karnych, liczbowo od najniższych do najwyższych.
2. w klasach - jak w klasyfikacji generalnej obejmująca zawodników danej klasy.
3. zespołowa klubowa - przy zgłoszeniu do klasyfikacji zespołowej 3-5 załóg liczą się wyniki osiągnięte przez trzy najlepsze załogi z punktacji w poszczególnych klasach /9,6,4,3,2,1/. W zespołach klubowych mogą być zgłaszane załogi "mieszane" w których II zawodnik lub pilot reprezentuje inny klub. Nie mogą być zgłaszane załogi startujące w samochodach fabrycznych względnie innych, stanowiących własność instytucji

uspołecznionych /z wyłączeniem samochodów stanowiących własność klubową/.

Dopuszczalne jest w eliminacjach RSMP prowadzenie innych klasyfikacji związanych z charakterem i specyfiką danego rajdu, z zastrzeżeniem szczegółowego określenia w regulaminie imprezy.

## 2.5. Samochody

- a. Zgodnie z punktem 2.1 w 1984 roku oprócz podstawowych samochodów grupy N, A, B dopuszcza się jeszcze możliwość startów w samochodach dotychczasowych grupy I i II przyczym:
  - samochody grupy I winny być w zakresie przeróbek przywrócone do wymogów określonych w art. 254 /zał. J/FIA/ dla samochodów grupy "N",
  - samochody grupy II o ile nie będą mogły być przywrócone w zakresie przeróbek do grupy "A" /art. 255 - zał. J./FIA/ startować mogą w odpowiednich klasach grupy "B" /dopuszczenie tylko na 1984 r./.
- b. W RSMP 1984 r. ze względów bezpieczeństwa dopuszcza się samochody wyprodukowane po 1.01.1979 r.
- c. Samochody z rejestracją próbną mogą być dopuszczone do zawodów w przypadku posiadania imiennego zaświadczenia wystawionego bezpośrednio przed rajdem przez stację upoważnioną do przeprowadzenia technicznych przeglądów rejestracyjnych. Nie dotyczy to samochodów z ważnym okresowym dopuszczeniem do ruchu na drogach publicznych.
- d. Wszystkie samochody biorące udział w rajdach muszą być wyposażone:
  - w główne pałaki bezpieczeństwa dla samochodów o pojemności silnika do 2000 cm<sup>3</sup> /zaleca się stosowanie klatek bezpieczeństwa/,
  - w klatki bezpieczeństwa dla samochodów o pojemności silnika ponad 2000 cm<sup>3</sup>,



- w pasy bezpieczeństwa minimum: jednego ramieniowego/przekątne-  
go/ i jednego biodrowego - 3 punkty mocowań do nadwozia,  
dla każdego członka załogi,
- w gaśnicze 4 kg/ze względu na możliwość nabycia dopuszcza  
się dwie po 1,8 kg/ posiadające ważną legalizację i i zawiera-  
jące produkt gaśniczy o skuteczności i nie toksyczności od-  
powiadający co najmniej halonowi 1211, lub 1301 /BCF-BTM/  
w proszku.  
Umocowanie gaśnicy /gaśnic/ winno wytrzymywać przyspieszenia  
25 g. bez względu na kierunek.  
Lokalizacja łatwo dostępna dla obu zawodników znajdujących  
się w kabinie.
- w trwałe zamocowane zaczepy /przód, tył/ holownicze,
- w dodatkowe zabezpieczenia, obowiązkowo grupy A i B, zaleca-  
ne w grupie N, maski bagażnika i silnika,
- w apteczkę z pełnym zestawem środków opatrunkowych /z wyłącze-  
niem leków zakazanych do używania w trakcie prowadzenia  
samochodu/.
- w awaryjny trójkąt odblaskowy.

e. Samochody muszą odpowiadać wymogom aktualnego na dany rok  
załącznika J/FIA/ w zakresie deklarowanych w zgłoszeniu grup  
i klas z uwzględnieniem odstępstw zawartych w niniejszym regu-  
laminie.

## 2.6. Homologacja

W odniesieniu do dopuszczonych w odpowiednich grupach samochodów  
obowiązuje ich zakwalifikowanie i ujęcie na listach homologacyj-  
nych FIA/FISA.

Posiadanie przez zawodników kart homologacyjnych odnosi się wy-  
łącznie do samochodów produkcji zachodniej z wyłączeniem Jugosławii.  
Odstępstwa od homologacji:

- a. samochody produkcji krajowej zgłoszone przez działy sportu FSO i FSM w grupie B, oraz w tejże grupie samochody dotychczasowej grupy II które w zakresie posiadanych przeróbek nie mogą być zakwalifikowane do grupy A /patrz pkt. 2.1 niniejszego regulaminu/,
- b. samochody krajowe w grupie A lub N których okresy homologacji nie zostały przedłużone na 1984 rok.  
Dotyczy to samochodów: FIAT 125p-1300 - 1500 oraz pochodne wyłącznie w gr. A A cropol i Monte Carlo, Polonez 1500 w wersji AB.
- c. samochody kooperacyjne montowane w Polsce wyłącznie w gr. A: Zastava 1100p i 1300p, Fiat 127p, Fiat 128p, Fiat 131p, Fiat 132p.
- d. samochody produkcji krajów socjalistycznych jako pochodne modeli homologowanych: Łada 1500 i 1500S /WAZ 2106/, Łada 1300 /WAZ 2105/, Dacia 1310p /Dacia 1310/, Skoda 105 i 120 w wyposażeniach /S, L, LS, GLS/ oraz Skoda model "84".

Zgodnie z wykazami samochodami produkcji krajów socjalistycznych posiadających aktualną w gr. A, w 1984 r. homologację są:

- a. Polska: - FSO - 125PN-1598 /nr 5141/, FSO - 125P - 1598 /nr 5142/, Polonez 125 PN-1481 /nr 5790/, FSM - 126p - 652 /nr 5752, 5188/, FSM-126p - 594 /nr 5616/.
- b. Czechosłowacja: Skoda 120LS-1172 /nr 5102, 5683/.
- c. Niemiecka Republika Demokratyczna: Wartburg 353-000-993 /nr 5168, 5600, 5712/, Wartburg 353W-460-1150 /nr 5169/, Trabant P 601-594 /nr 5630/.
- d. Rumunia: Dacia 1310-1289 /nr 5150 i 5151, Dacia 1300-1289 /nr 5496/
- e. Zw. Radziecki: Lada 2103-1452 /nr 5540/, Lada 2101 - 1191 /nr 5431, Lada 21011-1294/nr 5655/, Lada 2105-1295/nr5174/



oraz Jugosławia: Zastava 1100 - 1116 /nr 5547/, Zastava 750 Luxe  
- 767 /nr 5754/, Zastava 1100 Special 1290 /nr 5784/.

W grupie B - homologowano: Lada - VFTS - 1569 /nr 222/ oraz  
złożono do zatwierdzenia homologacji Lada MTX 1600 - i Polonez  
2000. Homologacja samochodów gr. N jest pochodną homologacji sa-  
mochodów w gr. A, przy określonych zasadach odniesionych do kra-  
jowej homologacji produkcyjnej /zasady w załączniku "J" /FIA/.

## 2.7. Ogumienie

Dopuszczalne jest dowolne ogumienie w samochodach wg. zasad załąc-  
nika "J" /FIA/.

## 2.8. Punktacja i przebieg prób

1. W celu zrównoważenia punktacji z trasy okrężnej w stosunku do  
punktacji w próbach sportowych ustala się zmianę punktacji na  
PKC.
  - za spóźnienie w stosunku do założonego czasu zmienia  
się z 60 na 10 punktów /sekund/ za 1 minutę,
  - za wcześniejsze przybycie z 60/120 na 20 punktów/sekund.
2. Podtrzymuje się ustalenie jednolitego sposobu wpisywania  
neutralizacji /ponad 2 minuty/ na PKC lub strat OS, SG przez  
wpisywanie czasu netto w minutach do obowiązkowego wykorzy-  
stania przez zawodnika /np. oczekiwanie 5 min., wpis do karty  
drogowej i protokołu 3 min/.
3. Podtrzymuje się zalecenie lokalizowania PKC bezpośrednio  
przed startem do OS.
4. Zobowiązuje się organizatora rajdu do takiego zabezpieczenia  
prawidłowości przeprowadzenia prób /OS, SG/ aby uniemożliwić  
zawodnikom wykorzystanie skracania trasy. Sposobami tymi mogą  
być bramki obowiązkowego przejazdu, łatwo rozrywalne taśmy,  
blokady wjazdu wzgl. wyjazdu itp.

W każdym przypadku zabezpieczenia miejsc możliwości dokonania skrótu, muszą być zapewnione obecnością /nie ukrywaną/ upoważnionego komisarza sportowego.

W przypadku jednoznacznego, protokolarnego stwierdzenia przez upoważnionego komisarza sportowego, lub kierownika próby dokonania przez zawodników skrót, nalicza się załódze 300 pktów. karnych.

5. Utrzymuje się zaliczanie czasu netto z prób sportowych do klasyfikacji w rajdzie, wprowadzając t.zw. "taryfę" w odcinkach specjalnych rozgrywanych po obwodzie zamkniętym, gdzie w przypadku nie wykonania wymaganej ilości okrążeń zaliczony <sup>będzie</sup> wynik najlepszej załogi w klasie, plus 300 pkt. karnych.
6. Za popełnienie falstartu na starcie do próby sportowej, załoga ukarana będzie 5 pkt. karnymi.
7. Ustala się karę pieniężną 1.000 zł. za spóźnienie na BT-1 bez względu na wielkość spóźnienia. Samochód może być jednak dopuszczony do rajdu jeżeli będzie podstawiony na BT-1 w godzinach działania Komisji Technicznej, określonych regulaminem rajdu.
8. Wszelkie stwierdzenie przeróbki w stosunku do zadeklarowanej w zgłoszeniu grupy odbiegającej od przepisów zał. "J" i homologacji, uznane zostaną za oszustwo i karane będą wykluczeniem załogi z rajdu. Ponadto Zespół Komisarzy Sportowych złoży wniosek do GKSS o zastosowanie dalszych sankcji, do pozbawienia zdobytych punktów w sezonie i zawieszenia w prawach zawodnika włącznie.
9. W wypadkach stwierdzenia podczas rozbiórki niezgodności regulaminowych samochodu do zadeklarowanej grupy, rzeczywiste koszty rozbiórki pokrywa I-szy zawodnik w którego samochodzie stwierdzono odstępstwa od homologacji lub przepisów zał. "J".



10. Zawodnik nie może pod groźbą wykluczenia i sankcji pkt. 2,8 odmówić podstawienia do rozbiórki samochodu.
11. Przy składaniu protestu ustala się wysokość kaucji na 2.000,-zł. Jeżeli protest złożono na rozbiórkę samochodu, wysokość kaucji wynosić będzie 5.000,- zł.  
Odpowiednia pisemna zapowiedź odwołania do GKSS wymaga wpłacenia kaucji w trzykrotnej wysokości. Przy uznaniu słuszności protestu kaucja zwracana jest w pełnej wysokości.
12. Zobowiązuje się organizatorów do nanoszenia na listę wyników rubryki określającej klasę licencji zawodnika.

2.9. Braki w wyposażeniu samochodu stwierdzone podczas BT-2 karane będą w wysokości:

- brak tłumika lub wyraźnie jego niesprawne działanie = 400zł.
- brak sygnału dźwiękowego = 400zł.
- brak wycieraczek lub ich niesprawne działanie = 400zł.
- brak fartuchów za tylnymi kołami po 400zł.
- brak punktu świetlnego / również kierunkowskaz i STOP/ lub jego niesprawne działanie - za każdy punkt = 200zł

2.10. Wpisowe

Ustala się jednolitą w eliminacjach RSMP wysokość opłat:

- 1/ wpisowego indywidualnego = 1.000zł
- 2/ wpisowego za zespół = 1.500zł.
- 3/ odpłatność za notatki nawigacyjne = max.500zł.
- 4/ odpłatność za tablicę serwisowe = max.500zł.

Wysokość nagród pieniężnych określa regulamin wypłat zatwierdzony przez ZG PZM na dany rok.

11. Przepisy ruchu drogowego

Podczas zapoznania się z trasą rajdu i w czasie rajdu oprócz odcinków zamkniętych w czasie rozgrywania rajdu, zawodników obowiązują przepisy ruchu drogowego w PRL /Kodeks drogowy PRL/.

## 2.12. Zastrzeżenia ogólne.

1. Każdy organizator i uczestnik zawodów zobowiązany jest do ścisłego przestrzegania ustawy "O wychowaniu w trzeźwości..." i rozporządzeń wykonawczych. Organizatora /lekarza zawodów zobowiązuje się do szczególnego obowiązku dokonania zgodnego z przepisami badania osób uczestniczących w zawodach a podejrzanych o użycie alkoholu. Obowiązek ten dotyczy całego programowego czasu trwania zawodów, kończącego się po oddaniu samochodów do Parku zamkniętego po mecie. Sankcje łącznie do wykluczenia z zawodów, podejmuje Zespołów Komisarzy Sportowych na wniosek Komandora Zawodów.
2. Zobowiązuje się Zespół Komisarzy Sportowych do bezwzględnego reagowania i natychmiastowego egzekwowania sankcji określonych w regulaminie szczegółowym imprezy w punkcie "Dyscyplina sportowa" w stosunku do uczestników zawodów nie przestrzegających:
  - zasad Kodeksu Sportu Samochodowego PZM
  - zasad wynikających z niniejszego regulaminu i regulaminu szczegółowego zawodów,
  - poszanowania obowiązujących prawnie i zwyczajowo ustalonych zasad współżycia, dyscypliny i działania.

## 3. Klasyfikacja RSMP

3.1. Ustala się trzy podstawowe klasyfikacje mistrzowskie w Rajdach Samochodowych Mistrzostw Polski.

1. Indywidualna w klasach wg. sumy uzyskanych w ciągu sezonu punktów z trzech na cztery rozegrane eliminacje. Punktacja w każdym eliminacyjnym rajdzie w kolejnościach zajętych miejsc: 9, 6, 4, 3, 2, 1. Minimum klasyfikacyjne - ukończenie jednej eliminacji.



Tytuły mistrzowskie zdobywają zawodnicy w zależności od sklasyfikowanej ilości w danej klasie:

- do 5-ciu, tylko tytuły mistrza Polski,
- powyżej 5 do 10, tytuły mistrza i wicemistrza Polski,
- powyżej 10, tytuły mistrza, I wicemistrza i II wicemistrza Polski.

2. Indywidualna generalna - wg. sumy uzyskanych w ciągu sezonu punktów z wszystkich rozegranych rajdów eliminacyjnych.

Punktacja z każdego rajdu 50, 46, 43, 41, 40 i kolejno do 44 miejsca obniżając w dół co 1 pkt.

Minimum klasyfikacji - ukończenie jednej eliminacji.

Bez względu na ilość sklasyfikowanych zawodników przyznane zostaną tytuły mistrza i wicemistrzów Polski. Klasyfikacja powyższa stanowi podstawę ustalenia kolejności zawodników listy priorytetowej następnego roku.

3. Zespołowa klubowa wg. sumy uzyskanych przez zespoły klubowe w ciągu sezonu punktów z wszystkich rozegranych rajdów eliminacyjnych. Punktacja 9, 6, 4, 3, 2, 1 za miejsca zajęte w każdej eliminacji przez każdy zespół w klasyfikacji rocznej prowadzona będzie dla wszystkich zespołów klubowych /bez wyłączenia zespołów "drugich"/.

T y t u ł: MISTRZOWSKI ZESPÓŁ KLUBOWY RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH  
MISTRZOSTW POLSKI

Tytuły wicemistrzowskie uzależnione od określonych warunków w pktcie 3.1.

3.2. Dodatkowo prowadzona będzie klasyfikacja:

1. O tytuł "Najlepszego Pilotą Roku" w którym klasyfikowani będą zawodnicy z licencją II R. wg. zasad określonych dla klasyfikacji indywidualnej, generalnej /pkt. 3.1/1./.

2. O puchar Fabryki Samochodów Osobowych Warszawa - Żerań wg. zasad określonych odrębnym regulaminem.
3. O puchar Fabryki Samochodów Małolitrażowych Bielsko-Biała wg. zasad określonych odrębnym regulaminem.
- 3.3. We wszystkich klasyfikacjach zawodnicy z licencją IR i wyższą zdobywają punkty równorzędnie i klasyfikowani są bez względu na kolejność zgłaszania do imprez.
- 3.4. We wszystkich klasyfikacjach rocznych, przy uzyskaniu przez dwóch zawodników, dwie załogi tej samej ilości punktów o kolejności decydować będą:
  - 1/ większa ilość I-szych miejsc,
  - 2/ większa ilość II-gich miejsc /III-cich, IV-tych, V-tych/,
  - 3/ lepszy wynik w bezpośrednim spotkaniu,
  - 4/ przy dalszej równości wynik liczony będzie ex aequo.
- 3.5. Zawodnicy wspólnie startujący w ciągu sezonu sportowego we wszystkich eliminacjach razem zdobywając największe ilości punktów, tytuły mistrzowskie otrzymują solidarnie. W innym przypadku klasyfikowani są wg. kolejności uzyskanych punktów. W przypadku gdy zawodnik w którejkolwiek eliminacji zgłoszony był jako zawodnik II i przez to zdobył w ciągu sezonu większą ilość punktów od któregośkolwiek zawodnika, zgłaszającego się wyłącznie w charakterze zawodnika I-go, zajmuje kolejność wynikającą z sumy tych punktów, lecz nie może mu być przyznany tytuł mistrzowski. W danym przypadku tytuły mistrzowskie przyznawane są zawodnikom dalszej kolejności.
- 3.6. W zakresie przynależności klubowej, zawodnik nie może jej zmienić w trakcie sezonu sportowego. Wszystkie zmiany muszą za pisemną zgodą zainteresowanych klubów być dokonane w terminie do I eliminacji RSMP.



Określenie przynależności klubowej w zgłoszeniu do tych zawodów jest obowiązujące przez cały sezon. Odstępstwa od powyższego ustalenia spowodują zaliczenie w rocznych klasyfikacjach punktów wyłącznie za eliminacje w których zawodnik startował w barwach klubu określonego w I eliminacji RSMP.

W zgłoszeniach do zawodów działów sportu FSO i FSM muszą być podane przynależności klubowe zawodników fabrycznych.

- 3.7. Pozostają w mocy wszelkie postanowienia załącznika "SB" nie zmienione niniejszym regulaminem.

Załączniki:

1. Lista i nadane numery zawodników priorytetowych w 1984 r.

ZATWIERDZONO:

Główna Komisja Sportowa Samochodowa  
Zarządu Głównego  
Polskiego Związku Motorowego

Warszawa dnia 8.01.1984 r.



Lista i nadane numery startowe zawodników priorytetowychw 1984 roku

Opracowano na podstawie kolejności miejsc zajętych przez zawodników w klasyfikacji o tytuł "Najlepszego zawodnika w 1983/.

- |                          |                      |                         |
|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| 1. Marian Bublewicz      | - AK Rzemieślnik/FSO | - priorytet "B" /FISA/. |
| 2. Błażej Krupa          | - OKS Stomil Olsztyn | - priorytet "B" /FISA/. |
| 3. FSO                   | - FSO                |                         |
| 4. Ryszard Granica       | - AK Rzemieślnik     |                         |
| 5. Paweł Przybylski      | - AK Rzemieślnik     |                         |
| 6. Andrzej Koper         | - A Warszawski       |                         |
| 7. Andrzej Białowąs      | - A Śląski           |                         |
| 8. Grzegorz Malinowski   | - A Warszawski       |                         |
| 9. Józef Ważny           | - OKM Stomil Olsztyn |                         |
| 10. Marek Sadowski       | - A Warszawski       |                         |
| 11. Czesław Zadygowicz   | - A Podlaski         |                         |
| 12. Mariusz Kostrzak     | - A Śląski           |                         |
| 13. nie ustala się.      |                      |                         |
| 14. Andrzej Bogdański    | - A. Morski          |                         |
| 15. Stanisław Skrzynecki | - A. Warszawski      |                         |
| 16. Andrzej Witkowicz    | - A. Krakowski       |                         |
| 17. Tadeusz buksowicz    | - A. Warszawski      |                         |
| 18. Romuald Chałas       | - A. Warszawski      |                         |
| 19. Andrzej Lubiak       | - A. Beskidzki       |                         |
| 20. Dariusz Poletyło     | - AK. Rzemieślnik    |                         |
| 21. Jerzy Poznański      | - A. Podlaski        |                         |

Uwagi:

- a. Kolejne numery wg. wyników roku ubiegłego określają numer startowy na 1984 rok.
- b. W pozycji 3 dopuszczony będzie zawodnik wyznaczony przez CBRSO-FSO po uprzednim zatwierdzeniu przez GKSS i to pod warunkiem startu w samochodzie FSO grupy B.