



1972

RAJD



OPONY

stomil

DLA CIEBIE



TYRES FOR YOU

REGULAMIN

Międzynarodowego Samochodowego

RAJDU STOMIL

Stanowiącego:

**I ELIMINACJĘ DO RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH
MISTRZOSTW POLSKI**

**I ELIMINACJĘ DO MISTRZOSTW OKRĘGU KRAKOWSKIEGO
PZM I AUTOMOBILKLUBU KRAKOWSKIEGO**

Organizowany przez:

**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
AUTOMOBILKLUB KRAKOWSKI
AUTOMOBILKLUB RZESZOWSKI**

pod patronatem:

ZJEDNOCZENIA PRZEMYSŁU GUMOWEGO „STOMIL“

reprezentowanego przez:

**DĘBICKIE ZAKŁADY OPON SAMOCHODOWYCH „STOMIL“
W DĘBICY**

KRAKÓW 3—5 MARCA 1972 ROKU

REGULATIONS **of the International** **STOMIL RALLY**

Recognized as:

**THE I-ST ELIMINATION FOR THE RALLY CHAMPIONSHIP
OF POLAND**

**THE I-ST ELIMINATION FOR THE RALLY CHAMPIONSHIP
OF CRACOW DISTRICT**

Organized by:

**POLISH MOTORING ASSOCIATION
CRACOW AUTOMOBIL CLUB
RZESZÓW AUTOMOBIL CLUB**

under the auspices of:

RUBBER INDUSTRY UNION „STOMIL“

represented by:

DEBICA CAR TYRES FACTORY „STOMIL“ IN DEBICA

CRACOW, THE 3-RD — 5-TH OF MARCH 1972

P r o t e k t o r

Dr inż. JERZY OLSZEWSKI

Minister Przemysłu Chemicznego
Minister of Chemical Industry

KOMITET HONOROWY

Inż. HENRYK OLEJNICZAK

Dyrektor Naczelny Zjednoczenia Przemysłu Gumowego „Stomil”
Przewodniczący Komitetu Honorowego
President of Rubber Industry Union „Stomil” Chairman of the Honorary Committee

STANISŁAW SZKRABA

I Sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Rzeszowie
I-st Secretary of Provincial Committee of Polish United Workers' Party in Rzeszów

Mgr JÓZEF RUTKOWSKI

V-ce Przewodniczący Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki
Vice-Chairman of Chief Committee for Physical Culture and Tourism

Mgr inż. ROMAN PIJANOWSKI

Prezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego
Chairman of the Central Board of Polish Motoring Association (PZM)

Prof. dr ZBIGNIEW PAPLIŃSKI

Przewodniczący Rady Głównej Automobilklubów Polski
Chairman of Chief Council of Automobil Clubs in Poland

Mgr inż. ZYGMUNT ADAMSKI

Dyrektor Naczelny Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego
President of Motorization Industry Union

Mgr ANTONI PONIATOWSKI

Dyrektor Generalny Centrali Importowo-Eksportowej „Ciech”
President of Import-Export Headquarters „Ciech”

Mgr inż. JERZY BIELECKI

Dyrektor Naczelny Fabryki Samochodów Osobowych
President of Passenger Car Factory

Mgr JÓZEF DYJA

Z-ca Redaktora Naczelnego Telewizji Polskiej
Subeditor of Polish Television

Mgr MIECZYŚLAW STEFANÓW

Przewodniczący Krakowskiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki
Chairman of Cracow Committee for Physical Culture and Tourism

Mgr MARCEL OFIARSKI

Przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki
w Krakowie
Chairman of Provincial Committee for Physical Culture and Tourism in Cracow

KAZIMIERZ PARTYKA

Przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki
w Rzeszowie
Chairman of Provincial Committee for Physical Culture and Tourism in Rzeszów

Mgr inż. MIECZYŚLAW KAMIENSKI

Prezes Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Motorowego w Krakowie
Chairman of District Board of Polish Motoring Association in Cracow

Inż. BOLESŁAW SIKORA

Prezes Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Motorowego w Rzeszowie
Chairman of District Board of Polish Motoring Association in Rzeszów

Mgr inż. TADEUSZ ANDRYSIAK

Dyrektor Centralnego Laboratorium Oponiarskiego
Manager of Tyres Central Laboratory

Mgr inż. WŁADYSŁAW LEONHARD

Dyrektor Olsztyńskich Zakładów Opon Samochodowych „Stomil”
President of Car Tyres Factory „Stomil” in Olsztyn

Mgr inż. STANISŁAW CYRAN

Dyrektor Poznańskich Zakładów Opon Samochodowych „Stomil”
President of Car Tyres Factory „Stomil” in Poznań

1. ZAWODY I ORGANIZACJA

1.1. „Rajd Stomil 1972” ma charakter międzynarodowych zawodów otwartych, dla zawodników licencjonowanych, startujących na samochodach grupy I i II oraz III i IV.

Stanowi on:

I Eliminację do Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski w roku 1972 oraz I Eliminację do Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Okręgu Krakowskiego. (zał. nr 1).

1.2. Organizatorem Rajdu jest, na zlecenie Głównej Komisji Sportowej Samochodowej Polskiego Związku Motorowego — Automobilklub Krakowski przy współpracy Automobilklubów Rzeszowskiego i Podkarpackiego pod patronatem Zjednoczenia Przemysłu Gumowego „Stomil” — reprezentowanego przez Dębickie Zakłady Opon Samochodowych „Stomil”.

1.3. Rajd odbędzie się w dniach 3—5 marca 1972 roku. Bazą Rajdu jest Kraków. Biuro Rajdu znajduje się do dnia 26.II. 1972 r. w Krakowie przy ul. Solskiego 33 (Automobilklub Krakowski) telefon 241-14 a od dnia 28.II.1972 r. Hotel — „Orbis — Cracovia” — Kraków al. Puskina 1 telefon 647-20.

1.4. Rajd Stomil 1972 organizowany jest na podstawie Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA, Kodeksu Sportowego Polskiego Związku Motorowego (ACN) oraz niniejszego regulaminu szczegółowego.

2. WŁADZE RAJDU

Jury:

Przewodniczący — Jan Czopek
Sekretarz — Mirosław Toczydłowski
Członek — Józef Stróżyk

KOMITET ORGANIZACYJNY

Komandor:

Józef Stróżyk

V-ce Komandor d/s Organizacyjnych:

Jacek Sożyński

1. THE COMPETITION AND THE ORGANIZATION

1.1. „The Stomil Rally 1972” has a form of an open competition for licenced drivers starting on cars of the I-st and II-nd as well as III-rd and IV-th group.

It is recognized as the I-st Elimination for the Rally Championship of Poland and the I-st Elimination for the Rally Championship of Cracow Region. (annex No 1).

1.2. Cracow Automobil Club is the Organizer of the Rally — to the order of Polish Motoring Association Main Commission for motor-car sport. It is organized in co-operation with the Rzeszów and Podkarpacki Automobil Clubs. The Rally is held under the auspices of the Rubber Industry Union „Stomil” — represented by the Dębica Car Tyres Factory „Stomil”.

1.3. The Rally will take place between March 3-rd and 5-th 1972. Cracow will be the basis of the Rally. The Rally Bureau is placed in Cracow, 33 Solskiego St. phone 241-14 (Cracow Automobil Club) till the February 26-th 1972; and in the hotel „Orbis-Cracovia” Cracow, 1 Puskina Av. phone: 647-20 from the February 28-th 1972.

1.4. The Stomil Rally 1972 is held under the regulations of the International Sporting Code of FIA, Sporting Code of Polish Motoring Association (ACN) and this detailed regulations.

2. THE RALLY AUTHORITIES

Jury:

Chairman — Jan Czopek
Secretary — Mirosław Toczydłowski
Member — Józef Stróżyk

ORGANIZATIONAL COMMITTEE'S

Commander:

Józef Stróżyk

Organizational Vice-Commander:

Jacek Sożyński

KOMITET ORGANIZACYJNY

V-ce Komandor Rejonu Krakowskiego
Kazimierz Czekaj
V-ce Komandor Rejonu Rzeszowskiego
Bolesław Włodarkiewicz
Kierownik Prób Sportowych
Władysław Engel
Kierownik Komisarzy Sportowych
Anna Kaczorowska
Koordynator d/s Współpr. z Przemysłem
Jan Bryniarski
Kierownik Trasy
Jerzy Krzesiwo
Kierownik Propagandy
Jerzy Maślanka
Kierownik Biura Prasowego
Adam Zabrzęski
Kierownik Komisji Nagród
Zdzisław Babuła
Biuro Rajdu
Małgorzata Sożyńska
Kierownik Służby Dyspozytorskiej
Jan Oświęcimski
Kierownik Komisji Technicznej
Teofil Faber

Kierownik Parkingu
Marian Pawlak
Kierownik Komisji Obliczeń
Jerzy Krzesiwo
Lekarz Zawodów
Zbigniew Torwiński
Kierownik Transportu
Jan Szwenk
Jan Nowak
Kierownik Komisji Otwarcia i Zamknięcia Zawodów
Marian Pawlak
Kierownik Chronometrażu
Stanisław Czarnek
Jerzy Skalda

V-ce Komandor d/s Sportowych:
Adam Skomra
Sekretarz:
Stanisław Dżidowski
Główny Księgowy:
Romuald Zdeb

ORGANIZATIONAL COMMITTEE

Vice-Commander of Cracow region
Kazimierz Czekaj
Vice-Commander of Rzeszów region
Bolesław Włodarkiewicz
Manager of sporting tests
Władysław Engel
Manager of sporting commissioners
Anna Kaczorowska
Co-ordinator of co-operation with industry
Jan Bryniarski
Route manager
Jerzy Krzesiwo
Publicity manager
Jerzy Maślanka
Manager of Press Bureau
Adam Zabrzęski
Manager of prize commission
Zdzisław Babuła

Rally Bureau
Małgorzata Sożyńska
Manager of dispatch service
Jan Oświęcimski
Manager of technical scrutiny
Teofil Faber
Manager of parking
Marian Pawlak
Manager of calculational commission
Jerzy Krzesiwo
Doctor of the Competition
Zbigniew Torwiński
Manager of transport
Jan Szwenk
Jan Nowak
Manager of opening and closing the Competition
Marian Pawlak

Manager of timing
Stanisław Czarnek
Jerzy Skalda
Sporting Vice-Commander:
Adam Skomra

Secretary:
Stanisław Dzikowski
Chief accountant:
Romuald Zdeb

3. PROGRAM RAJDU

- 25.II.1972 r. — ostateczny termin zgłoszeń (§ 6 pkt 6.2.)
1.III.1972 r. — ostateczny termin zmiany drugiego zawodnika (§ 6, pkt 6.5.)
1.III.1972 r. — termin zgłoszenia zespołów (§ 6 pkt 6.6.)
3.III.1972 r. — termin zgłoszenia uszkodzonego samochodu (§ 6 pkt 6.7.)
3.III.1972 r. — BT 1 i park zamknięty Kraków pl. Kałuży godz. 12,00
3.III.1972 r. — start do jazdy długodystansowej — Kraków pl. Kałuży godz. 18,01
4.III.1972 r. — pierwszy samochód na PKC 22 — Dębica — przerwa — 7,23
4.III.1972 r. — start pierwszego samochodu po przerwie w Dębicy — godz. 8,53 — PKC 23
4.III.1972 r. — meta jazdy długodystansowej — Kraków pl. Kałuży PKC 29 — godz. 13,21
4.III.1972 r. — BT 2 i park zamknięty — Kraków pl. Kałuży godz. 13,47
5.III.1972 r. — ogłoszenie wyników prowizorycznych Rajdu — Kraków Biuro Rajdu — Hotel „Orbis — Cracowia” godz. 11,00
5.III.1972 r. — likwidacja parku zamkniętego 14,00

RAJD STOMIL SKŁADA SIĘ Z:

- BT — badania technicznego samochodów rajdowych przed, w czasie i po zawodach
SO — jazdy długodystansowej o długości 1123 km
OS — 18 odcinków specjalnych o łącznej długości 129 km
SG — 1 próby górskiej o długości 6 km
Szh — 1 próby zrywu i hamowania

3. PROGRAM OF THE RALLY

- February 25-th 1972 — dead-line of entries (§ 6.2.)
March 1-st 1972 — change of the second driver dead-line (§ 6.5.)
March 1-st 1972 — dead-line of teams notification (§ 6.6.)
March 3-rd 1972 — change of the damaged car dead-line (§6.7.)
March 3-rd 1972 — technical scrutiny (BT-1) and parc fermé — Cracow, Kałuży Sq. at 12.00 o'clock
March 3-rd 1972 — start for the long distance drive Cracow, Kałuży Sq. at 18.01 o'clock
March 4-th 1972 — the first car on PKC-22 in Dębica — interval — 7,23 o'clock a.m.
March 4-th 1972 — start of the first car after the interval in Dębica — 8,53 o'clock a.m. PKC-23
March 4-th 1972 — finish of the long distance drive — Cracow, Kałuży Sq. — PKC-29 — 13,21 o'clock
March 4-th 1972 — BT-2 and parc fermé — Cracow, Kałuży Sq. — 13,47 o'clock
March 5-th 1972 — announcement of the provisional Rally results — Cracow, the Rally Bureau — hotel „Orbis-Cracovia” — at 11,00 o'clock a.m.
March 5-th 1972 — closing down of the parc fermé — 14,00 o'clock p.m.

THE STOMIL RALLY COMPRISES OF:

- BT — technical scrutiny of rally cars before the start, during and after the competition
SO — the long distance drive of the length of approx. 1123 km
OS — 18 special sections of the total length 129 km
SG — one test for the mountainous speed of the length 6 km
Szh — one test of spurt and brake

4. TRASA „RAJDU STOMIL” — 1972

Nr próby	Miejscowość i lokalizacja	Km odc.	Km etap	Km rajdu	Km prób	Czas A	Prz. B	Godz. startu I-go zawodnika	
								A	B
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BT-1	KRAKÓW — plac Kałuży							3.III.72 godz. 12—15	
Park	KRAKÓW — plac Kałuży								
PKC-1	KRAKÓW — plac Kałuży	0	0					18,01	3.III.72
OS-1	CHELM — start (ul. Chełmska 44)	5							
	BIELANY — meta (PGR od strony lasu)	5			5				
PKC-2	WIELICZKA — ul. K. Szula 4	20	30	30		33	31	18,34	18,32
	Byszyce	8							
	Banowice	14							
PKC-3	LIPNIK — środek wsi, kapliczka po prawej	10	32	62		30	28	19,04	19,00
	Skrzydlna	12							
	Jodłownik	4							
PKC-4	TYMBARK — 100 m przed mostem	12	28	90		25	23	19,29	19,23
OS-2	MLYNNE — start (50 m za X na Laskową)	9							
	ŻEGOCINA — meta (zielony dom po lewej)	7			7				
	Muchówka	8							
OS-3	TYMOWA — start (100 m za X na drodze do Iwkowej)	13							
	IWKOWA — meta (po prawej dom — Iwkowa 5)	6			6				
OS-4	DĄBROWA — start (słupki km 211)	17			11				
	GRÓDEK n/Dunajcem — meta (przy tablicy infor.)	11							
	Zakliczyn	18							
	Zborowice	22							
PKC-5	WILCZYSKA — 100 m przed drogą na Nowy Sącz	14	125	215		110	106	21,19	21,09

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Grybów	7							
	Ropa	8							
	Uście Gorlickie	15							
OS-5	GLADYSZÓW — start (ostatni dom po prawej)	11							
	MAŁOSTÓW — meta (150 m przed pierwszymi domami)	7			7				
	Sękowa	5							
PKC-6	GORLICE — na drodze z Sękowej 100 m przed X Grybów Biecz	5	58	273		50	48	22,09	21,57
	Cieklin	18							
	Żmigród Nowy	12							
	Nienaszów	6							
PKC-7	KOBYLANY — 150 m za tablicą inf. Kobylany	4	40	313		38	35	22,47	22,32
	Piastowa	14							
	Iskrzynia	7							
PKC-8	WYGODA — 300 m przed tablicą inf. Jabłonica	3	24	337		24	22	23,11	22,54
	Jasienica Rosielna	7							
OS-6	PRZYSIENICA — start (po lewej leśniczówka)	13							
	IZDEBKI — meta (pierwsze domy po prawej)	6			6				
	Wara	11							
PKC-9	NOZDRZEC — 100 m przed mostkiem i drogą do Hłudna	2	39	376		38	35	23,49	23,29
	Dynów	8							
	Dubiecko	14							
PKC-10	NIENADOWA — centrum	2	24	400		25	24	24,14	23,53
	Bircza	16							
	Kuźmina	12							
OS-7	TYRAWA WOŁOSKA — start (po lewej kościół)	5							
	ZALUŻ — meta (słupki km 58 — po prawej)	8			8			4.III.72	
PKC-11	LESKO — naprzeciw Motelu	8	49	449		46	44	1,00	24,37

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
OS-8	MCHAWA — start (ostatnie domy po prawej na drodze do Kalnicy	18							
	KALNICA — meta (100 m przed X Tarnawa 15)	5			5				
	Serednie Wlk.	5							
	Tarnawa Dln.	10							4 III. 72
PKC-12	NIEBIESZCZANY — po prawej sklep za 100 m po lwej szk.	12	50	499		50	47	1,50	1,24
	Dąbrówka	7							
	Grabownica	13							
	Dynia	12							
	Wara	10							
PKC-13	NOZDRZEC — jak PKC 9	2	44	543		43	40	2,33	2,04
	Barycz	14							
	Domaradz	9							
PKC-14	LUTCZA — 100 za X po prawej przyst. PKS Luteza Górn.	3	26	569		26	23	2,59	2,27
OS-9	KRASNA — start (ostatnie domy po prawej)	5							
	KORCZYNA — meta (200 m przed tablicą inf. Korczyna)	9			9				
PKC-15	WYGODA — na drodze z Korczyna przed X Domaradz — Iskrzynia	6	20	589		19	17	3,18	2,44
	Trześniów	11							
	Zarszyn	10							
PKC-16	SANOK — przy wyjeździe na Załuż 100 m przed mostem	16	37	626		41	39	3,59	3,23
OS-10	ZAŁUŻ — start (jak meta OS 7)	9							
	TYRAWA WOŁOSKA — meta (jak start OS 7)	8			8				
	Kuźmina	5							
	Bircza	12							
PKC-17	NIENADOWA — jak PKC-10	16	50	676		47	45	4,46	4,09
	Dubiecko	2							
	Dynów	14							
PKC-18	NOZDRZEC — 100 m przed drogą na Hłudno	8	24	700		25	24	5,11	4,32

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Wara	2							
OS-11	IZDEBKI — start (jak meta OS-6)	11							
	PRZYSIETNICA — meta (jak start OS-6)	6			6				
	Jasielnica Rosielna	13							
PKC-19	WYGODA — 100 m przed X na Korczyne	7	39	739		38	35	5,49	5,07
OS-12	KORCZYNA — start (jak meta OS-9)	6							
	KRASNA — meta (jak start OS-9)	9			9				
PKC-20	LUTCZA — jak PKC-14	5	20	759		19	17	6,08	5,24
	Babica	18							
PKC-21	RZESZÓW — ul. Dąbrowskiego — Dom Kultury	15	33	792		30	28	6,38	5,52
	Sędziszów	23							
PKC-22	DĘBICA — ul. Piaski do Domu Kultury	22	45	837		45	42	7,23	6,34
Park									
zamknięty	DĘBICA — obok Domu Kultury	0	0	837					
PKC-23	DĘBICA — park — obok restauracji „Prądniczanka”	0	0	837				8,53	8,04
Szh	DĘBICA — plac przed fabryką „Stomil”	0	0	837					
	Pilzno	12							
	Skrzyszów	14							
PKC-24	RYGLICE — 100 m przed X na Kowielowy	10	36	873		35	32	9,28	8,36
	Tuchów	7							
OS-13	RZUCHOWA — start (400 m za szkołą)	23							
	JANOWICE — meta (przy tablicy inf.)	8			8				
	Zakliczyn	8							
OS-14	GRÓDEK n/Dunajcem — start jak meta OS-4	15							
	DĄBROWA — meta (jak start OS-4)	11			11				
	Lososina Dln.	10							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
OS-15	IWKOWA — start (jak meta OS-3)	7							
	TYMOWA — meta (jak start OS-3)	6			6				
	Muchówka	13							
OS-16	ŻEGOCINA — start (jak meta OS-2)	8							
	MLYNNE — meta (jak start OS-2)	7			7				
PKC-25	SOWLINY — 200 m przed X Mszana Dln. — Nowy Sącz	4	127	1000		115	110	11,23	10,26
	Limanowa	2							
SG-1	STARA WIEŚ — start (przy klubo-kawiarni)	5							
	GÓRA OSTRĄ — meta (przy słupku km 11)	6			6				
	Kamienica	4							
PKC-26	MSZANA DOLNA — 300 m przed X Rabka — Limanowa	20	47	1037		46	44	11,59	11,00
OS-17	KASINA WIELKA — start (szkoła)	6							
	SKRZYDLNA — meta (początek złej drogi)	5			5				
	Komorniki	10							
PKC-27	ŁAPANÓW — 100 m przed X drogi Gdów — Muchówka	10	31	1068		29	28	12,28	11,28
	Gdów	11							
PKC-28	PRZEBIECZANY — sklep Włók. Odz. Obuwie	9	20	1088		18	18	12,46	11,46
	Wieliczka	5							
OS-18	BIELANY — start (jak meta OS-1)	20							
	CHELM — meta (jak start OS-1)	5			5				
Meta SO									
PKC-29	KRAKÓW — plac Kałuży	5	35	1123		35	35	13,21	12,21

Wariant A — 1123 km; czas jazdy 17 godzin 50 minut + 90 min przerwy = 19 godz 20 min przec. 62 km/h
Wariant B — 1123 km; czas jazdy 16 godzin 50 minut + 90 min przerwy = 18 godz 20 min przec. 66 km/h

5. POJAZDY DOPUSZCZONE DO RAJDU

5.1. Do udziału w Rajdzie Stomil 1972 dopuszczone będą samochody wyprodukowane po dniu 31.XII.1967 r., homologowane przed 31.XII.1971 r. i odpowiadające przepisom załącznika „J” Międzynarodowego Kodeksu Sportowego 1972 r.

Grupa 1 — samochody turystyczne seryjne (5000 egzemplarzy)

Grupa 2 — samochody turystyczne specjalne (1000 egzemplarzy)

Grupa 3 — samochody „wielkiej turystyki” (3.000 egzemplarzy)

Grupa 4 — samochody „wielkiej turystyki” (500 egzemplarzy)

5.2. W grupie 1 i 2 samochody podzielone będą na 6 klas, wg. pojemności skokowej silnika:

klasa 1— 2	—	do 600 ccm
klasa 3— 4	—	601— 850 ccm
klasa 5— 6	—	851—1150 cm
klasa 7	—	1151—1300 ccm
klasa 8	—	1301—1600 ccm
klasa 9—13	—	ponad 1600 ccm

5.3. W grupie 3 i 4 samochody podzielone będą na 2 klasy wg pojemności skokowej silnika:

klasa 1— 8	—	do 1600 ccm
klasa 9—13	—	ponad 1600 ccm

5.4. Wszystkie samochody muszą odpowiadać pod względem budowy przepisom o ruchu samochodowym w Polsce i posiadać dokumenty uprawiające do poruszania się po drogach publicznych w Polsce.

Każdy samochód biorący udział w Rajdzie musi być wyposażony w podręczną apteczkę, gaśnicę, kaski ochronne i pasy bezpieczeństwa dla całej załogi oraz fartuchy gumowe za tylnymi kołami. Organizator zezwala na zaopatrzenie samochodu w dwa kompletne koła zapasowe, nie-

5. CARS ADMITTED TO THE RALLY

5.1. The Stomil Rally 1972 is open to cars produced after December 31-st 1967 and homologated before December 31-st 1971 according to annex „J” of the International Sporting Code 1972.

Group 1-st — touring cars of serial production (5000 copies)

Group 2-rd — touring cars of special production (1000 copies)

Group 3-rd — grand touring cars of serial production (3000 copies)

Group 4-th — grand touring cars of special production (500 copies)

5.2. The cars of the 1-st and the 2-nd group will be classified into six classes according to the engine cylinder capacity:

class 1— 2	—	up to 600 cc
class 3— 4	—	601— 850 cc
class 5— 6	—	851—1150 cc
class 7	—	1151—1300 cc
class 8	—	1301—1600 cc
class 9—13	—	over 1600 cc

5.3. In the 3-rd and 4th group cars will be classified into two classes according to the engine cylinder capacity:

class 1— 8	—	up to 1600 cc
class 9—13	—	over 1600 cc

5.4. The construction of cars entered the Rally should comply with driving regulations in Poland. All cars have to be provided with documents licenced for the public roads in Poland.

Each competing car must be provided with the first aid kit, the fire extinguisher, safety helmets and safety belts for every member of the crew and rubber aprons on the rear wheels. The Organizer permits to carry two spare wheels, unlimited number of tubes, special timing devices which do not affect the tractive proprieties

ograniczoną ilość dętek, na użycie specjalnych urządzeń służących do pomiaru czasu itp., nie mających wpływu na właściwości trakcyjne pojazdu. Ilość punktów świetlnych na przodzie samochodu musi być parzysta (zgodnie z Polskim Kodeksem Drogowym) i zgodna z kartą homologacyjną. Na mocy art. 6 § 1 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego zezwala się na stosowanie osłon karterów oraz innych zabezpieczeń podwozia. Organizator zezwala na używanie opon z kolcami jak również łańcuchów przeciwśniegowych.

Zabrania się montowania reflektorów na dachach samochodów.

6. ZGŁOSZENIA I ICH FORMA

6.1. Do udziału w Rajdzie będą dopuszczani zawodnicy posiadający międzynarodową licencję sportową samochodową ważną na rok 1972. W odniesieniu do zawodników krajowych posiadanie licencji międzynarodowej nie jest wymagane, pod warunkiem spełnienia zasad punktu 2 załącznika do regulaminu szczegółowego. W każdym samochodzie muszą znajdować się dwaj zawodnicy, którzy upoważnieni są do prowadzenia samochodu w czasie trwania Rajdu.

Zgłoszenia zawodników muszą być potwierdzone przez ACN.

Samochody zgłoszone do Rajdu muszą posiadać dokumenty upoważniające je do poruszania się po drogach publicznych.

6.2. Zgłoszenie na formularzu musi być przesłane w terminie do dn'a 25.II.1972 r. na adres Organizatora. Obowiązuje czytelne i szczegółowe wypełnienie wszystkich pozycji formularza pod rygorem nie przyjęcia zgłoszenia.

6.3. Zgłoszenie musi być podpisane przez obydwu zgłoszonych zawodników oraz potwierdzone przez klub macierzysty i ACN.

6.4. Zawodnicy zobowiązani są przesłać wraz ze zgłoszeniem po dwie fotografie o wymiarze 4×6 cm z podaniem na odwrocie swojego nazwiska.

6.5. Dopuszcza się zmianę drugiego zawodnika. Zmiana ta może być dokonana najpóźniej do dnia 1.III.1972 r.

of the car. There must be an even number of lights at the front of the car (in accordance with the Polish Highway Code and the homologation card). According to the § 1 of the art. 6 of the International Sporting Code — it is permissible to use casings for crank case as well as any other protection of the chassis. The Organizer permits to use tyres with spikes as well as snow-chains. It is forbidden to use reflectors installed on the top of the car.

6. ENTRIES AND THEIR FORM

6.1. Drivers having a valid International Competition Licence for 1972 are admitted to the Rally.

Regarding the home drivers — the International Licence is not required provided that the principles of item 2 of the annex to this detailed regulations are met. Each crew must be composed of two drivers who are authorized to drive the car during the course of the Rally.

Entries of competitors have to be acknowledged by ACN. The cars which have entered the Rally have to be provided with documents licenced for the public roads.

6.2. Entry has to be completed on the official form and should be sent to the Organizer address not later than February 25-th 1972. The entry form has to be clearly and completely filled in block letters. If not, the entry form will not be accepted.

6.3. The entry form must be signed by both drivers entered the contest and acknowledged by their own club and ACN.

6.4. Together with the entry form, drivers are requested to enclose two 4×6 cm photographs with their names printed on the reverse sides.

6.5. The change of a second driver is permissible. This change can be made not later than on March 1-st 1972.

6.6. Do konkurencji zespołowej dopuszczone będą następujące zespoły:

Narodowe — w konkurencji międzynarodowej złożone z 3—5 załóg podstawą obliczeń są wyniki obliczeń trzech najlepszych załóg (suma pktów karnych). Każda federacja narodowa może zgłosić tylko jeden zespół.

Klubowe — złożone z 3—5 załóg; podstawą obliczeń są wyniki trzech najlepszych załóg (suma pktów karnych). Każdy klub za pośrednictwem swej federacji narodowej może zgłosić dowolną liczbę zespołów.

Fabryczne — złożone z 3—5 załóg; podstawą obliczeń są wyniki 3 najlepszych załóg (suma pktów karnych). Każda fabryka za pośrednictwem federacji może zgłosić po jednym zespole, składającym się z 3—5 załóg w każdej klasie i grupie.

Jedna załoga może być zgłoszona tylko do dwóch z w/w konkurencji zespołowych. Zgłoszenia zespołów będą przyjmowane przez Organizatora do dnia 1.III.1972 r.

6.7. W przypadku gdy zgłoszony samochód zostałby uszkodzony przed odbiorem technicznym w dniu 3.III.72 r., Organizator zezwoli na zastąpienie go innym samochodem tej samej marki, tego samego typu, tej samej pojemności i tej samej grupy — o ile zmiana ta zostanie pisemnie zgłoszona do Biura Rajdu przed badaniem technicznym.

6.8. Zgodnie z § 74 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego Komitet Organizacyjny zastrzega sobie prawo odmówienia przyjęcia zgłoszenia bez podania przyczyny odmowy.

6.9. Zawodnicy obowiązani są przedstawić na żądanie Organizatora odpis karty homologacyjnej samochodu.

7. WPISOWE

7.1. Wpisowe za zgłoszenie 1 załogi wynosi: dla zawodników zagranicznych 25 \$ względnie ich równowartość w innych walutach wg oficjalnie obowiązującego kursu bankowego, dla zawodników krajowych wg załącznika nr 2.

7.2. Wpisowe za zgłoszenie 1 zespołu wynosi dla zespołów krajowych 500,— zł dla

6.6. Teams entries are open to the following teams:

National — in the international competition comprising 3—5 crews. The results of the three best crews will be taken as the basis for the final result calculation (the sum of penalty points). Only one team from each national federation can enter the Rally.

Club teams — comprising 3—5 crews. The results of the three best crews will be taken as a basis for the final result calculation (the sum of penalty points). Each club may send any number of teams through its national federation.

Factory teams — comprising 3—5 crews. The results of the three best crews will be taken as a basis for the final result calculation (the sum of penalty points). Each factory may send one team comprising 3—5 crews in each class and group by its national federation.

The one crew can be notified only in two of the above mentioned competitions.

Team entries will be accepted by the Organizer to March 1-st 1972.

6.7. In the event of damage of the car before the date of the technical scrutiny on March 3-rd 1972, the Organizer will allow to replace the said car by the car of the same trade mark, type, cylinder capacity and group on the condition that the Rally Bureau will be notified about the change by the written form before the technical scrutiny.

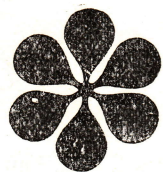
6.8. According to § 74 of the International Sporting Code — the Organizational Committee reserves for himself the right to refuse any entry without giving motives.

6.9. Competitors are obliged to show the copy of the homologation card of their cars at the Organizer request.

7. ENTRY FEES

7.1. A foreign crew entry fee is 25 U.S. \$ or exchange value in any other currency according to the official exchange rates; a home crew entry fee — according to the annex No 2.

7.2. A foreign team entry fee is 30 U.S. \$ or exchange value in any other currency



NA OGUMIENIU
ROWEROWYM

„STOMIL“

DOJEDZIESZ WSZĘDZIE



[illegible]

KM 1123

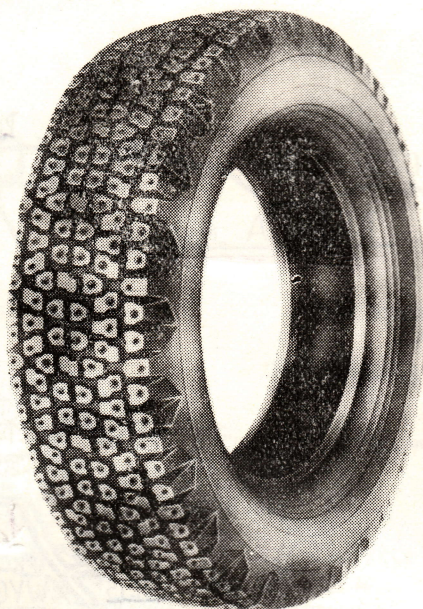




KM 1123

S-9

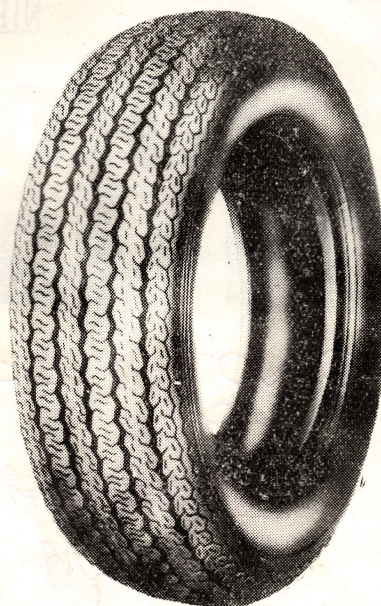
z kostkową rzeźbą bieżnika —
zapewnia wysoką przyczepność
na ubitym śniegu lub cienkiej
warstwie sypanego śniegu.
Posiada otwory do wstrzeliwa-
nia kolców przeciwślizgowych.



D-22

charakteryzuje się drogą
rzeźbą bieżnika, zapewniającą
wysoką przyczepność przy du-
żych szybkościach. Produkto-
wana jest w sześciu rozmia-
rach:

175 — 13
175 — 15
155 — 13
155 — 15
165 — 14



zespołów zagranicznych 30\$ względnie ich równowartość w innych walutach wg. oficjalnie obowiązującego kursu bankowego.

7.3. Wpisowe za zgłoszenie załóg i zespołów zagranicznych należy wpłacać na konto:

PRZEDSIĘBIORSTWO IMPREZ SPORTOWYCH I TURYSTYCZNYCH
„SPORT-TOURIST”

BANK HANDLOWY S. A. WARSZAWA
nr konta 164—40700

dla POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

Wszelkie wpłaty dokonane na inne niż podane konto nie będą przez Organizatora uznane.

7.4. Dowód wpłaty wpisowego należy dołączyć do zgłoszenia.

7.5. Wpisowe za zgłoszenie załóg i zespołów krajowych należy wpłacić na konto Organizatora:

AUTOMOBILKLUB KRAKOWSKI P.K.O.
I O/M Kraków 4-9-1482

7.6. W razie nie przyjęcia zgłoszenia wpisowe zostanie zwrócone w całości

7.7. W przypadku rezygnacji załogi z udziału w Rajdzie, zgłoszonej na piśmie lub telefonicznie do dnia 28.II.72 r. Organizator zwróci opłatę wpisowego w całości. Przy rezygnacji załogi po tym terminie wpisowe zwrócone nie będzie.

W razie odwołania zawodów Organizator zwraca wpisowe w całości.

7.8. Załogi, które wystartują do Rajdu Stomil 1972 otrzymają w ramach wpisowego dwie pamiątkowe plakietki.

7.9. Organizator zarezerwuje noclegi (Hotel „Orbis-Cracovia”) tylko tym zawodnikom i osobom towarzyszącym, które wraz ze zgłoszeniem do dnia 25.II.1972 r. przesyłają na adres Organizatora zamówienie z podaniem liczby osób i terminem pobytu.

8. OBOWIĄZKI ZAWODNIKÓW W CZASIE TRWANIA ZAWODÓW

8.1. Przez podpisanie zgłoszenia do Rajdu załogi zobowiązują się do całkowitego

according to the official exchange rates; a home team entry fee is 500,— zł.

7.3. Entry fees for the foreign crews and teams should be transferred to an account of:

PRZEDSIĘBIORSTWO IMPREZ
SPORTOWYCH I TURYSTYCZNYCH
„SPORTS-TOURIST”

BANK HANDLOWY S. A. WARSZAWA
nr konta 164-40700

dla POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

All payments made to any other accounts will not be recognized by the Organizer.

7.4. The entry fee receipt should be enclosed to the entry form.

7.5. Entry fees for the home crews and teams should be transferred to an account of the Organizer:

AUTOMOBILKLUB KRAKOWSKI PKO
I O/M Kraków 4-9-1482

7.6. In case the entry application is not accepted, the entry fee will be refunded in full.

7.7. Those who resign of their participation in the Rally on written form or by telephone, not later than to February 28-th 1972, the Organizer will repay their entry fees in full. If the resignation will be done after the above mentioned date the entry fee will not be refunded. In case of cancelling the Rally all entry fees will be refunded in full.

7.8. The crews which will start to the Stomil Rally will be given two commemorative plaquettes.

7.9. The Organizer will book accommodations in Cracow for those competitors and accompanying persons who will make reservations and send them together with entry forms to the Organizer not later than on February 25-th 1972 at the Organizer address, giving the number of persons and days of staying.

8. DUTIES OF THE COMPETITORS DURING THE RALLY

8.1. By placing their signatures upon the entry, drivers agree to conform with the

podporządkowania się przepisom niniejszego regulaminu, instrukcjom, dodatkowym zarządzeniom oraz zobowiązują się nie dochodzić swoich ewentualnych pretensji w stosunku do Organizatora.

8.2. Zawodnicy powinni stosować się ściśle do obowiązujących przepisów na drogach publicznych w Polsce i odpowiadają osobiście za ich przekroczenie.

8.3. Załogi obowiązane są wykonać wszystkie próby sportowe w kaskach ochronnych i pasach bezpieczeństwa.

8.4. Załoga obowiązana jest pod rygorem wykluczenia z Rajdu do przejechania całej trasy z pobraniem wiz wszystkich PKC w podanej przez Organizatora kolejności i kierunku oraz obowiązana jest do kolejnego odbycia wszystkich prób przewidzianych w regulaminie. Trasa Rajdu nie będzie wskazywana.

Miarodajny jest kilometraż podany w karcie drogowej. Zmylenie lub zjechanie z trasy z jakichkolwiek przyczyn i wynikające z tego konsekwencje nie mogą być przedmiotem składania protestu lub zmian zapisów czasu.

8.5. Do poruszania się samochodu na trasie służyć może wyłącznie siła napędowa samochodu, lub siła mięśni załogi. Wyjątek stanowi pomoc przy ewentualnym wprowadzeniu samochodu z powrotem na jezdnię.

8.6. Zakazuje się kategorycznie postępować niełojalnie w stosunku do innych zawodników biorących udział w Rajdzie. W szczególności niedopuszczalne jest przeszkadzanie lub utrudnianie wyprzedzania własnego pojazdu przez pojazd innego zawodnika. Każdy stwierdzony fakt tego typu przekroczenia może spowodować ukaranie załogi wg § 20.

9. UBEZPIECZENIE

Wszyscy zawodnicy obowiązani są ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej i posiadać ubezpieczenie samochodu typu „AUTO-CASCO”. Zawodnicy zagraniczni muszą obowiązkowo posiadać Międzynarodową Kartę Ubezpieczeniową, jako niezbędny warunek uczestnictwa w Rajdzie. Powyższe dokumenty muszą być przedstawione przy badaniu technicznym.

rules contained in the present regulations and in any additional instructions, and the crews oblige not to have any claims to the Organizer.

8.2. Competitors should directly comply with the rules set out in the Polish Highway Code, and will be held entirely responsible for any break of the said Code.

8.3. Competitors are obliged to realize all sporting tests in safety helmets and safety belts.

8.4. A competitor is bound under the penalty of exclusion from the Rally to go through the whole route, to take visas at all PKC in the direction and the order appointed by the Organizer, and furthermore is obliged to follow all kinds of tests mentioned in the regulations.

The route of the Rally will not be marked. The competent schedule of kilometers is given in the route card. The Organizer will ignore all protests based on the fact of having lost the way or having left it, and in consequence of such protest there will not be any changes in the recorded times.

8.5. Competing car must rely entirely on its tractive force or upon the muscular force of its crew. Helping the car to reenter the road will be considered as an exception to the said rule.

8.6. The competitors are greatly obliged to play fair one to another. An interruption in overtaking one's own car by another car is specially forbidden. Any proved case of this kind may involve the penalty of the crew according to § 20.

9. INSURANCE

All the competitors have to insure themselves against the civil liability and must have the car insurance „AUTO-CASCO”. Foreign competitors must possess International Insurance Card as an obligatory condition to enter the Rally. The above mentioned documents have to be presented during the technical scrutiny.

10. PALIWO

10.1. Do napędu samochodów dopuszczonych do Rajdu może służyć jedynie paliwo sprzedawane przez stacje benzynowe CPN.

10.2. Stosowanie jakichkolwiek domieszek lub mieszanek służących do podniesienia liczby oktanowej paliwa jest **wzbronione pod rygorem wykluczenia z Rajdu.**

10. FUEL

10.1. Competing cars must rely exclusively upon fuel supplies available at roadside petrol stations (CPN).

10.2. The use of any blends or mixtures serving to increase the octane rating is **prohibited under the penalty of exclusion from the Rally.**

11. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ORGANIZATORA

Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody i straty w stosunku do załóg, ich sprzętu, jak i za spowodowane przez nich pośrednio lub bezpośrednio szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

11. THE ORGANIZER'S RESPONSIBILITY

The Organizer declines all the responsibility for any damages suffered by the crews or their accessories as well as those caused directly or indirectly by the crews to third persons and their properties.

12. TABLICE I NUMERY STARTOWE

12.1. Organizator dostarczy przed odbiorem technicznym tablice z napisem „Rajd Stomil” i numerem startowym. Tablice muszą być umieszczone trwale z przodu i z tyłu samochodu przez cały czas trwania Rajdu.

12.2. Na samochodzie musi być wymalowany numer startowy po obu bokach (możliwie na przednich drzwiach) oraz na masce, kolorem kontrastującym z barwą nadwozia (wymiar cyfr wys. 35 cm, szer. linii 7 cm). Organizator udostępni przed Bt1 szablon i farbę lub wymaluje uczestnikom numery, o których mowa, względnie dostarczy gotowe numery.

12.3. Zawodnicy, którzy ukończą Rajd muszą zdjąć numery startowe oraz tablice rajdowe przed opuszczeniem parku zamkniętego (Meta Rajdu).

12.4. Zawodnicy rezygnujący z dalszego udziału w Rajdzie lub z niego wykluczeni zobowiązani są natychmiast zdjąć numery startowe i tablice umieszczone na samochodzie oraz oddać na najbliższym PKC kartę drogową wraz z kartami OS pod rygorem zastosowania sankcji przez jego ACN.

12. PLATES AND STARTING NUMBERS

12.1. Plates bearing the words „Rajd Stomil” and a starting number, will be provided by the Organizer before the technical scrutiny of cars. These plates have to be permanently fixed to the front and the rear of each car throughout the Rally.

12.2. Each car must bear its starting numbers painted in contrasting colours on its left and right side (if possible on the front door) and on the bonnet (dimensions of the figures: height — 35 cm, thickness of the line — 7 cm.) The Organizer will provide the stencil and the paint or will paint himself the above mentioned numbers before the technical scrutiny (BT-1)

12.3. Competitors who will finish the Rally must take off the starting numbers and the plates before leaving the parc fermé (the finish of the Rally).

12.4. The competitors who have left the Rally or have been excluded, are obliged to take off immediately starting numbers and plates which have been placed on their cars and give them back on the nearest PKC, together with route card and OS card — otherwise they will be penalized by respective ACN.

13. PARKI SAMOCHODOWE

13.1. W czasie trwania zawodów Organizator wprowadza zasadę parków zamkniętych, gdzie samochody zostają pod opieką Organizatora. Samochody odebrane przez Komisję Techniczną muszą pozostawać w parku zamkniętym. Wstęp do niego dozwolony jest członkom Jury, Kierownictwa Rajdu oraz funkcjonariuszom parku maszyn.

13.2. Ustanawia się następujące parki zamknięte:

- a. po badaniu technicznym w Krakowie w dniu 3.III.1972
- b. w Dębicy w dniu 4.III.1972
- c. w Krakowie w dniu 4.III.1972, gdzie wozy pozostaną aż do czasu ogłoszenia i zatwierdzenia wyników.

13.3. Załogi zobowiązane są do pozostawienia samochodów w parku zamkniętym w ciągu 10 minut:

- po Bt 1 — Kraków dnia 3.444.72
- po Bt 2 — Kraków dnia 4.III.72
- po PKC przyjazdowym w Dębicy w dniu 4.III.1972.

Po pozostawieniu samochodu w parku zamkniętym załogi obowiązane są do natychmiastowego opuszczenia parku.

13.4. Załoga ma prawo wstępu do parków zamkniętych — w Krakowie 15 min przed wyznaczonym czasem startu w karcie drogowej; w Dębicy 15 min przed czasem startu PKC wyjazdowego.

13.5. Opóźnienie terminów podanych w pktcie 13.3 spowoduje zaliczenie pktów karnych w ilości 60 sekund karnych za każdą minutę. Wykonanie jakichkolwiek prac przy samochodach na terenie parku zamkniętego — spowoduje wykluczenie załogi z Rajdu.

13.6. Organizator nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za samochody pozostawione w parku zamkniętym po godzinie 14,00 w dniu 5.III.72.

14. BADANIA TECHNICZNE (BT) I IDENTYFIKACJE SAMOCHODU ORAZ ZAŁOGI

14.1. Samochody zgłoszone do Rajdu muszą być przedstawione do badania technicznego, które przeprowadzi Komisja

13. PARC FERMÉ

13.1. The system of closed parking where the vehicles remain under the supervision of the Organizer will be obligatory throughout the Rally. Cars which have been examined by Technical Commission have to remain in the parc fermé afterwards. Only members of the Jury, members of the Management and the parc functionaries have the right to enter the parking area.

13.2. The following parc fermés are established:

- a. after the technical scrutiny in Cracow on March 3-rd 1972
- b. in Dębica on March 4-th 1972
- c. in Cracow on March 4-th 1972 where the cars will remain till the moment of an announcement of the results.

13.3. The crews are obliged to park their cars in the parc fermé within 10 minutes after the following BT and PKC:

- after BT-1 in Cracow on March 3-rd 1972
- after BT-2 in Cracow on March 4-th 1972
- after arrival PKC in Dębica on March 4-th 1972

after parking the cars in the parc fermé the crews are obliged to leave the parc immediately.

13.4. The crew has the right to enter the parc fermé to take its car before the given in a route card scheduled time of start for: 15 minutes before the start in Cracow

15 minutes before outgoing PKC in Dębica

13.5. Delay from the terms given in point 13.3. will cause the penalty marks in amount of 60 penalty seconds for each minute of delay.

Any work performed at the cars within the parc fermé will cause the exclusion from the Rally.

13.6. The Organizer will not take any responsibility for cars left in the parc fermé after 14,00 o'clock on March 5-th 1972.

14. TECHNICAL SCRUTINY (BT) AND IDENTIFICATION OF THE CAR AND THE CREW

14.1. Cars entered the Rally must be presented for the technical scrutiny which will be held by Technical Commission on

Techniczna w dniu 3.III.72. od godz. 12,00 w Krakowie. Dokładny czas Bt 1 podany zostanie załogom oddzielnym komunikatem, który wywieszony będzie na tablicy inf. od dnia 2.III.72 r.

Spóźnienie na Bt 1 (PKC O karane będzie jak na PKC).

14.2. Samochody zostaną poddane ponownemu badaniu technicznemu po zakończeniu Rajdu bezpośrednio po przyjeździe na Metę Rajdu.

Nie zgłoszenie się na BT 2 w ciągu 10 min od przyjazdu na Metę Rajdu spowoduje naliczenie kar jak w pktcie 14.1.

Nie zgłoszenie się na Bt 2 pociągnie za sobą **wykluczenie załogi z Rajdu.**

14.3. Za powstałe podczas trwania zawodów uszkodzenia załoga otrzyma następujące sekundy karne:

- a. za brak tłumika lub uszkodzenie powodujące jego wyraźne niesprawne działanie 10 s. kar.
- b. za brak świateł — za każdy punkt oświetleniowy jak i świateł „Stop” 10 „
- c. za brak działającego sygnału dźwiękowego 10 „
- d. za niedziałający rozrusznik elektryczny 10 „
- e. za niedziałające wycieraczki 20 „
- f. za brak lusterka wstecznego 20 „
- g. za brak fartucha za tylnym kołem 50 „
- h. za brak tablicy rajdowej . . 50 „

14.4. Kierownictwo Rajdu może zarządzić oględziny techniczne samochodu biorącego udział w Rajdzie oraz przeprowadzić identyfikację załóg w dowolnym miejscu i czasie trwania zawodów.

Stwierdzenie jakichkolwiek zmian mających wpływ na dopuszczenie samochodu do Rajdu lub zaliczenie go do danej klasy lub grupy w stosunku do stanu stwierdzonego w czasie badania przez Komisję Techniczną przed Rajdem spowoduje wykluczenie załogi z Rajdu.

14.5. Komisja Techniczna może oznakować poszczególne elementy samochodów przed startem a następnie sprawdzić je na mecie Rajdu. Brak oznakowania jest równoznaczny z wymianą danego elementu i spowoduje wykluczenie załogi z Rajdu.

March 3-rd 1972 from 12,00 o'clock. The exact time of BT-1 will be given in a separate communique, which will be placed on the information board from March 2-nd 1972. Delay on BT-1 (PKC-O) will be penalized as on PKC.

14.2. Cars will be subjected to another technical scrutiny after the Rally is over, directly after the arrival at the finish of the Rally.

Failure to present the car for BT-2 within 10 minuter from arriving on the finish of the Rally will cause the penalties as in § 14.1. Failure to present the car for BT-2 **will cause the exclusion from the Rally.**

14.3. Damages sustained by the car in the course of the Rally will be penalized as follows:

- a. for the lack of the silencer or its inefficient action 10 penalty sec.
- b. for the lack of light sources including „stop” lamp — for each lamp. 10 penalty sec.
- c. for inoperative horn . . 10 penalty sec.
- d. for inoperative electric starter 10 penalty sec.
- e. for inoperative wipers 20 penalty sec.
- f. for the lack of rear-view mirror 20 penalty sec.
- g. for the lack of the rubber apron behind the rear wheel — for each wheel 50 penalty sec.
- h. for the lack of Rally plate — for each plate 50 penalty sec.

14.4. The Management may order the scrutiny of the competing car and also identification of the crews at any time and place during the course of the Rally.

Finding any changes which may influence the admission of the car to the participation in the Rally or classification of the car to another group or class in relation to the car condition ascertained during the technical scrutiny before the Rally will cause the exclusion from the Rally.

14.5. The Technical Commission may mark several parts of the car before the start and then check them up at the finish of the Rally. The lack of the mark will be considered as the change of the element and will cause the exclusion from the Rally

15. PRZEBIEG ZAWODÓW

Zawody składać się będą z następujących prób:

- SO — jazdy okrężnej na trasie o długości 1123 km podzielonej na 29 etapów
- OS 1 — Chełm — Bielany dł. 5 km
- OS 2 — Młynne — Żegocina 7 km
- OS 3 — Tymowa — Iwkowa 6 km
- OS 4 — Dąbrowa — Gródek n/Dunajcem 11 km
- OS 5 — Gładyszów — Małostów 7 km
- OS 6 — Przysietnica — Izdebki 6 km
- OS 7 — Tyrawa Wołoska — Załuż 8 km
- OS 8 — Mchawa — Kalnica 5 km
- OS 9 — Krasna — Korczyna 9 km
- OS 10 — Załuż — Tyrawa Wołoska 8 km
- OS 11 — Izdebki — Przysietnica 6 km
- OS 12 — Korczyna — Krasna 9 km
- OS 13 — Rzechowa — Janowice 8 km
- OS 14 — Gródek n/Dunajcem — Dąbrowa 11 km
- OS 15 — Iwkowa — Tymowa 6 km
- OS 16 — Żegocina — Młynne 7 km
- OS 17 — Kasina Wielka — Skrzydlna 5 km
- OS 18 — Bielany — Chełm 5 km
- SG 1 — Stara Wieś — Góra Ostra 6 km
- Szh — Dębica plac przed Zakładem „Stomil”
- BT 1 i 2 — Kraków pl. Kałuży

16. SO — PRÓBA JAZDY OKRĘŻNEJ

16.1. Trasa jazdy okrężnej podana w § 4 niniejszego regulaminu. Zawiera ona miejscowości, PKC (lokalizacja), podział na etapy, kilometry odcinka, kilometry między PKC oraz próby sportowe.

16.2. Na poszczególnych odcinkach etapów obowiązywać będą czasy odpowiadające szybkościom przeciętnym od 40—70 km/godz. Jako podstawę wszelkich obliczeń dotyczących jazdy długodystansowej przy-

15. COURSE OF THE COMPETITION

The competition will be composed of the following tests:

- SO — long distance drive of the length of 1123 km divided on 29 stretches
- OS-1 — Chełm — Bielany 5 km long
- OS-2 — Młynne — Żegocina 7 km long
- OS-3 — Tymowa — Iwkowa 6 km long
- OS-4 — Dąbrowa — Gródek n/Dunajcem 11 km long
- OS-5 — Gładyszów — Małostów 7 km long
- OS-6 — Przysietnica — Izdebki 6 km long
- OS-7 — Tyrawa Wołoska — Załuż 8 km long
- OS-8 — Mchawa — Kalnica 5 km long
- OS-9 — Krasna — Korczyna 9 km long
- OS-10 — Załuż — Tyrawa Wołoska 8 km long
- OS-11 — Izdebki — Przysietnica 6 km long
- OS-12 — Korczyna — Krasna 9 km long
- OS-13 — Rzechowa — Janowice 8 km long
- OS-14 — Gródek n/Dunajcem — Dąbrowa 11 km long
- OS-15 — Iwkowa — Tymowa 6 km long
- OS-16 — Żegocina — Młynne 7 km long
- OS-17 — Kasina Wielka — Skrzydlna 5 km long
- OS-18 — Bielany — Chełm 5 km long
- SG-1 — Stara Wieś — Góra Ostra 6 km long
- Szh — Dębica, the square before the „Stomil” factory
- BT-1 and BT-2 — Cracow, Kałuży Sq.

16. THE LONG DISTANCE DRIVE

16.1. The long distance drive route is given in § 4 of these regulations. It contains places, PKC (localizations), stage division, length of a section, kilometers between PKC-s and sporting tests.

16.2. On each stage stretch the time corresponding to a speed ranging from 40 to 70 km/h will be obliged. As a basis for all calculations regarding the long distance drive, the distances given in Auto-atlas

muje się odległości, uwidocznione w atlasie samochodowym Polski, wydany przez Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych. Zadaniem zawodnika podczas jazdy długodystansowej jest przejechanie poszczególnych odcinków trasy w czasach wyznaczonych przez organizatora. Obowiązujące czasy przejazdu poszczególnych odcinków trasy pomiędzy kolejnymi PKC podane są w karcie drogowej zawodnika. Zawodnik obowiązany jest przejechać wszystkie PKC w podanej przez Organizatora kolejności i kierunku. Czasy przejazdu poszczególnych odcinków ustalone są w ten sposób aby zawodnicy przejeżdżając przez obszar zabudowany nie przekraczali obowiązujących szybkości maksymalnych.

16.3. W przypadku gdyby trasa okazała się, w jakimś punkcie nieprzejeżdżalna zawodnicy są obowiązani wrócić na dalszy ciąg trasy jak najkrótszą drogą. Czas wyznaczony na przejechanie tego etapu (między dwoma kolejnymi PKC) nie będzie zmieniony.

16.4. W przypadku gdyby do najbliższego PKC, zawodnicy jadąc dłuższą trasą niż regulaminowa, przyjechali wszyscy ze **spóźnieniem ponad 30 minut** czas przejazdu najlepszego zawodnika ustala regulaminowy czas przejazdu tego odcinka.

16.5. Od chwili startu zawodnicy nie będą mogli powoływać się na jakikolwiek przypadek „siły wyższej”.

16.6. W § 4 prowadzone są czasy przejazdu poszczególnych odcinków w dwóch alternatywach. Organizator podał w dniu 2.III. 1972 r., w zależności od warunków drogowych, obowiązującą alternatywę (A lub B) czasu przejazdu poszczególnych odcinków.

16.7. Start do jazdy okrężnej rozpocznie się wg czasów podanych w karcie drogowej w odstępach jednodominutowych. Spóźnienie na start do 15 minut nie będzie karalne, jednak czas przejazdu I etapu SO obliczony będzie zgodnie z regulaminowym czasem startu.

Spóźnienie na start ponad 15 minut powoduje wykluczenie załogi z Rajdu.

16.8. Niedozwolone jest wcześniejsze przybycie na metę jazdy okrężnej.

16.9. Przerwa w próbie jazdy okrężnej (SO) w Dębicy wynosi 90 minut od regulaminowego czasu przyjazdu.

of Poland issued by State Enterprise for Maps Publishing (Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych) will be accepted. The duty of the competitor during the long distance drive is to pass each section of the route in times given by the Organizer. The time scheduled to pass each section of the route between two following PKC posts is indicated in the competitor's route card. The competitor is obliged to pass all PKC-s in order of precedence and direction given by the Organizer. The times of passing each section are set out in the way that competitors do not exceed obligatory speed limit in built-up areas.

16.3. In case if a certain section of the route proves to be unfit for driving, competitors are obliged to come back to the route by the shortest way. The time scheduled to pass this section of the route (between two following PKC posts) will not be changed.

16.4. In case if the competitors, going to the nearest PKC by longer than scheduled way, **came all with a delay bigger than 30 minutes**, the best competitor's passage time would be taken as that stretch regular time of passage.

16.5. Since the start the competitors cannot refer to any case of „circumstances outside our control”.

16.6. There are two choices of passage times of separate stretches given in § 4. On March 2-nd 1972, the Organizer will give the obligatory option of passage times (A or B), depend upon the road conditions.

16.7. Start for the long distance drive will take place at one minute intervals and the exact starting times will be given in the route cards. A delay to the start up to 15 minutes will not be penalized. However, the time of passage of the I-st long distance drive stage will be calculated according to the scheduled (not real) time of start. The crew arriving to the start later than 15 minutes after the time scheduled in the route card will be excluded from the Rally.

16.8. The earlier arrival to the finish of long distance drive is not allowed.

16.9. The interval in the long distance drive in Dębica is 90 minutes from the arrival scheduled time

17. KARTA DROGOWA

17.1. Karta drogowa zawiera:

- a) nazwisko i imiona zawodników
- b) numery ich licencji
- c) markę samochodu
- d) grupę i klasę do których został zaliczony samochód
- e) numer startowy
- f) charakterystykę samochodu wpisana przez Komisję Techniczną
- g) zdjęcia i podpisy zawodników
- h) spis wszystkich PKC i PKP
- i) czasy, w których zawodnicy powinni przejechać trasę jazdy długodystansowej
- j) kilometrąz jazdy długodystansowej podany w odcinkach od PKC do PKC

17.2. Na każdym punkcie kontrolnym karta drogowa musi być ostemplowana pieczęcią punktu (pobranie wizy). Notatki w karcie drogowej nie mogą posiadać żadnych dopisków, a sprostowania będą uznawane tylko wówczas gdy będą również wpisane w protokole danego punktu kontroli czasu i podpisane przez komisarza sportowego punktu.

17.3. Żaden protest dotyczący godzin startu lub przejazdu zanotowanych w karcie drogowej, nie będzie uznany.

17.4. Załoga jest odpowiedzialna za przedstawienie karty drogowej na wszystkich punktach kontrolnych. Zawodnicy, którzy nie będą mogli przedstawić prawidłowo wypełnionej karty drogowej na mecie zostaną wykluczeni z Rajdu.

17.5. Zgubienie karty drogowej powoduje wykluczenie załogi z Rajdu.

17.6. Załoga otrzyma wizę na PKC tylko w przypadku gdy samochód z pełną załogą znajdzie się przy stole Komisarza oraz przyjedzie z właściwego kierunku. Czas postoju na PKC nie może przekraczać czasu, który jest normalnie potrzebny dla przeprowadzenia kontroli i dokonania zapisu.

17. THE ROUTE CARD

17.1. The route card includes:

- a) the participants' surnames and christian names
- b) their licences numbers
- c) trade mark of the car
- d) group and class to which the car was classified
- e) starting number
- f) characteristic of the car inserted by the Technical Commission
- g) the competitors' photographs and signatures
- h) list of all PKC
- i) the times in which the competitors should pass the route of the long distance drive
- j) kilometers of the long distance drive given in stretches from PKC to PKC

17.2. The route card has to be stamped with certain control post seal (taking visas). Notes in the route card should not bear any additional remarks and the only rectification to be acknowledged will be that officially made by one of the sporting commissioners; but under the condition that these remarks will be also written in the formal record of the time control post and signed by the sporting commissioner of the post.

17.3. Any protest regarding the start or passage times noted in the route card will not be acknowledged.

17.4. The crew is responsible for presenting the route card at all control posts. The competitors who will not be able to present the properly filled route card on the finish — will be excluded from the Rally.

17.5. Having lost the route card will cause the exclusion from the Rally.

17.6. The notes in the route card concerning the passage time will be done at the control posts at the time, when the car with the complete crew will be placed before the control table and the car must be turned in the direction of the drive. The time of stopping on PKC cannot be longer than the time which is usually required for carrying out the control and recording it.

18. PUNKTY KONTROLI CZASU (PKC)

18.1. Na trasie Rajdu znajdować się będą punkty kontroli czasu (PKC) oznaczone po obu stronach drogi chorągiewkami:

- białą — w odległości 200 m przed PKC
- żółtą — w odległości 20 m przed PKC

18.2. Punkty kontroli czasu oznaczone będą tablicami PKC nr ... Obowiązujący czas rajdowy uwidoczniiony będzie na zegarach informacyjnych, podających bieżącą godzinę i zakończoną pełną minutę. Załoga obowiązana jest zgłosić się na PKC wraz z samochodem w regulaminowym czasie. Moment przekroczenia żółtej chorągiewki na PKC jest momentem przybycia na punkt Kontroli Czasu i czas ten w godzinach i minutach zostaje wpisany do karty drogowej załogi — czas ten, jest czasem startu do następnego odcinka jazdy SO.

18.3. Wpisane do karty drogowej czasy na poszczególnych PKC nie podlegają protestom.

18.4. W razie wcześniejszego przybycia na PKC załoga obowiązana jest oczekiwać na swój regulaminowy czas przybycia przed żółtymi chorągiewkami. Załoga obowiązana jest do opuszczenia PKC wraz z samochodem nie później niż w ciągu 20 sekund po otrzymaniu ostemplowanej karty drogowej.

18.5. Przekroczenie żółtej chorągiewki i wycofanie w strefę oczekiwania (pomiędzy białą chorągiewką a żółtą) spowoduje wpisanie w kartę drogową czasu przekroczenia żółtej chorągiewki.

18.6. Nie opuszczenie PKC w ciągu 20 sekund lub zatrzymanie się w odległości bliższej niż 100 m od opuszczonego PKC spowoduje zaliczenie 60 sekund karnych.

PUNKTACJA

Za każdą minutę wcześniejszego lub późniejszego przybycia na PKC i metę w stosunku do wyznaczonego czasu załoga otrzyma 60 sekund karnych. Dopuszczalne

18. TIME CONTROL POSTS (PKC)

18.1. Time control posts (PKC) will be placed along the Rally route and marked by flags placed on the both sides of the road:

- white flag — at the distance of 200 m before PKC
- yellow flag — at the distance of 20 m before PKC

18.2. Time control posts will be marked by plates „PKC Nr ...” Official radio time will be given on suitable boards showing the running hour and a completed full minute. The crew is obliged to arrive to PKC together with the car in the scheduled time. The moment of crossing the yellow flag at a time control post will be considered as the time of arrival to that particular time control post and will be accordingly marked in the crew's route card. This time is also the starting time to the next stretch of the long distance drive.

18.3. The times noted in the route card on particular PKC-s cannot be considered as a basis for protest. Any protest regarding the start and passage times noted in the route card will not be acknowledged.

18.4. In the event of an earlier arrival at the PKC, the crew should wait for its scheduled time in front of the yellow flag. The crew and its car is obliged to leave the PKC not later than 20 seconds after finishing all manipulations of recording the time in the route card.

18.5. The crossing the yellow flag and going back into the awaiting area (between the white and yellow flags) will cause writing the time of crossing the yellow flag down into the route card.

18.6. If the crew does not leave PKC in 20 seconds or stops at the smaller distance than 100 m from the left PKC — will get 60 penalty seconds.

PENALTY POINTS

For every complete minute of arrival in advance of time or later than stipulated in the route card, the crew will be penalized by 60 penalty seconds. The permitted

maksymalne spóźnienie na PKC wynosi 30 minut (1800 sekund).

Dopuszczalna suma spóźnień do przerwy w Dębicy — 60 minut (3600 sekund); dopuszczalna suma spóźnień od przerwy w Dębicy do mety w Krakowie 60 minut (3600 sekund), ale dopuszczalne spóźnienie w całym Rajdzie wynosi 90 minut (5400 sekund). Przekroczenie tych czasów powoduje wykluczenie załogi z Rajdu.

19. ODCINKI SPECJALNE (OS)

19.1. Na trasie zawodów będą rozmieszczone tzw. odcinki specjalne w ilości 18 o łącznej długości ca 129 km.

19.2. Początek i koniec każdego OS oznaczony będzie tablicami z napisem „OS nr ... Start” i „OS nr Meta”, 100 m przed startem i metą znajdować się będzie tablica „OS nr ... 100 m”.

19.3. Trasa i długość poszczególnych OS podane są w § 15. Kilometraż wszystkich OS jest wliczony w kilometraż jazdy długodystansowej pomiędzy odpowiednimi PKC. Trasy odcinków specjalnych będą w zasadzie zamknięte dla normalnego ruchu pojazdów. Czasy przejazdu odcinków specjalnych mierzone będą z dokładnością do 1 sek. Załogi otrzymają na starcie próby karty kontroli czasu przejazdu odcinków specjalnych (karty OS), które zwracają razem z kartą drogową w miejscu podanym przez Organizatora.

19.4. Załoga zgłasza się na start do próby zgodnie z harmonogramem jazdy. Załogi będą wypuszczane ze startu OS o pełnych minutach. Czas startu zostaje wpisany do karty OS. Na mecie OS w odległości 15 m przed stolikiem z napisem „meta” i 5 m za, znajdować się będą linie w poprzek szosy. Obowiązkiem załogi jest zatrzymać samochód pomiędzy wyż. wym. liniami. Czas z dokładnością do 1 sek. mierzony będzie w momencie przekroczenia przednimi kołami samochodu pierwszej linii. W przypadku zatrzymania się samochodu pomiędzy liniami kartę OS pobierze od załogi obsługa punktu — mety OS. Do karty OS wpisany będzie czas przyjazdu. Przekroczenie kołami drugiej linii spowoduje ukaranie załogi 100 punktami karnymi oraz kartę w wyż. wym. wypadku

maximum delay to PKC is 30 minutes (1800 seconds). The permitted maximum delay to the interval in Dębica is 60 minutes (3600 seconds), from the interval in Dębica to the finish in Cracow — 60 minutes (3600 seconds) but the permitted maximum delay in the whole Rally is 90 minutes (5400 seconds). Going beyond these limits will bring the exclusion from the Rally.

19. SPECIAL SECTION (OS)

19.1. In the Rally course there will be included so called „special sections” (OS) of a total amount of 18 and a length of approx. 129 km

19.2. The beginning and the end of every special section will be marked by plates: „OS nr ... start” and „OS nr ... meta”.

The plate: „OS nr 100 m” will be placed 100 m before the start and finish of OS.

19.3. The route and the length of each special section has been given in § 15.

The distance of all OS is included in sections of long distance drive between appropriate PKC. The routes of OS will be in substance closed for the regular traffic. The time taken to cover any special section (OS) will be recorded with the accuracy to a second. At the start to the test the participants get the time control card (OS card) which they have to return together with the route cards in certain places named by the Organizer.

19.4. A participating crew should appear at the start to the test, according to the schedule. The start for the test will take place at a full minute. The starting time will be written down in the crew's OS card. Two lines across the road will be painted at the finish of OS; one of them — at the distance of 15 m before the table bearing the inscription „meta” and another one — 5 m behind the table. The duty of the crew is to stop the car between these two lines. The time will be measured with the accuracy to one second. It will be recorded at the moment of crossing the first line by car front wheels. If the car stops between lines — the OS finish's staff will take the OS card from the crew. The time of arrival will be written down in the OS card. Crossing

musi do stolika sędziowskiego podać załogę. Załoga musi odjechać z mety OS co najmniej poza białą chorągiewkę umieszczoną w odległości 100 m za metą OS w ciągu 20 sekund od momentu otrzymania podpisanej karty OS. Nie odjechanie w wyż. wym. czasie spowoduje naliczenie 50 punktów karnych. W razie defektu lub wypadku na trasie OS, należy bezwzględnie usunąć samochód jak najdalej na pobocze drogi. Dotyczy to również przestrzeni pomiędzy metą OS a białą chorągiewką za metą OS.

W czasie trwania rajdu zawodnicy w żadnym wypadku nie mogą jechać trasą próby na odcinku zamkniętym w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy pod rygorem wykluczenia z Rajdu. Za czas przejazdu OS przyjęta będzie różnica zapisów czasu uwidocznioma w karcie OS, tj. czasu startu i mety. Zgubienie karty OS powoduje wykluczenie załogi z Rajdu. Cofanie samochodu na mecie OS spowoduje wykluczenie załogi z Rajdu.

PUNKTACJA:

Czas przejazdu odcinka specjalnego — OS — będzie mierzony z dokładnością do jednej sekundy. Każdą sekundą czasu trwania przejazdu OS jest sekunda karna.

20. PRÓBA SZYBKOŚCI GÓRSKIEJ (SG)

20.1. Na trasie Rajdu przeprowadzona zostanie próba szybkości górskiej. Trasa próby będzie w zasadzie zamknięta dla normalnego ruchu pojazdów. Czas wykonania próby mierzony będzie przy pomocy aparatury elektronicznej z fotokomórką z dokładnością do 0.1 sekundy. Czas mierzony jest od chwili przejazdu samochodu przez linię pomiarową startu do przejazdu samochodu przez linię pomiarową mety. Start do próby SG następuje na znak Komisarza Sportowego. Meta lotna. Zatrzymanie się załogi na odcinku meta — biała chorągiewka, która znajduje się poza metą SG spowoduje zaliczenie 100 se-

the second line by car's wheels will cause giving 100 penalty points to the crew. Besides, in this case, the competitors have to give the OS card to jurors' table themselves. The crew and its car is obliged to leave the OS finish not later than 20 seconds after the moment of getting back the signed OS card. The crew has to drive away at least behind the white flag placed at the distance of — 100 m from OS finish.

Not driving away in the above mentioned time will cause giving 50 penalty points. In the case of the car trouble or a road accident, participants are greatly urged to make all due effort to remove their cars to the side of the road. These rules apply also to the stretch of the road between the OS finish and white flag behind the OS finish.

During the above mentioned tests the competitors must not go in the reverse direction under the penalty of the exclusion from the Rally. The difference of the time of start and finish recorded on the OS card will be taken as the passage time of the special section. The loss of OS card will cause the exclusion from the Rally. Backing the car on the OS finish will cause the exclusion from the Rally.

PENALTY POINTS

On a special section the time will be measured with the accuracy to one second. Each second of driving time will be one penalty second.

20. THE MOUNTAINOUS SPEED TEST (SG)

20.1. The one mountainous speed test will be included in the Rally course. The road of this test will be in substance closed for the regular traffic. Time will be recorded with the help of photoelectric apparatus with the precision to 0.1 sec. Time is recorded from the moment of crossing the starting line to the moment of crossing the finishing line. Start for SG test is at the signal given by sporting commissioner, flying finish.

If the car stops within the road stretch between finish and the white flag, which is placed behind the SG finish, the crew will receive 100 penalty seconds.

kund karnych. Wyniki prób szybkości górskiej nie będą wpisywane do karty drogowej. Na trasie próby szybkości górskiej obowiązują zawodników te same przepisy bezpieczeństwa jak na próbach specjalnych.

PUNKTACJA:

Czas wykonywania próby SG mierzony będzie z dokładnością do 0,1 sek. Każda 0,1 sek. czasu trwania próby SG równa się 0,1 sek. karnej.

21. PRÓBA ZRYWU I HAMOWANIA (Szh)

21.1. Po PKC wyjazdowym z Dębicy zostanie rozegrana próba zrywu i hamowania na terenie przed Zakładem „Stomil” w Dębicy. Próba zostanie rozegrana w czasie pomiędzy kolejnymi PKC. Zawodnik obowiązany jest do przejechania próby zgodnie z podanym kierunkiem jazdy w jak najkrótszym czasie. Start z linii startu z silnikiem uruchomionym. Meta z zatrzymaniem samochodu na linii mety tak, aby linia mety znajdowała się między osiami samochodu. Niewłaściwe zatrzymanie samochodu zawodnik poprawia kosztem własnego czasu.

PUNKTACJA:

Za każde 0,2 sekundy czasu trwania próby zalicza się 0,2 punkty, za przewrócenie słupka 5 sekund. Za nieukończenie próby lub błędne jej wykonanie zawodnik otrzymuje 150% punktów karnych uzyskanych przez najgorszego zawodnika w klasie. Nie zgłoszenie się na start próby (analogicznie jak nie zgłoszenie się na start OS i SG) powoduje wykluczenie załogi z Rajdu.

22. POJAZDY OBSERWATORÓW

Pojazdy obserwatorów, kierowników ekip, prasy, radia i obsługi serwisowej muszą posiadać odpowiednie tablice dostarczone przez Organizatora. Koszt tablicy na jeden samochód w wysokości 200,— zł płatny przy odbiorze. Tablice te muszą być zamówione do dnia 1.III.1972 roku. Tablice te muszą być usunięte w chwili przybycia na metę Rajdu. Tablice te nie upoważ-

The results of the mountainous speed test will not be recorded in the route card. On the road of the mountainous speed test the same safety rules are obligatory as during the special sections tests (OS).

PENALTY POINTS

Time of the SG test will be measured with the accuracy to 0.1 sec. Each 0.1 sec. of SG driving time equals to 0.1. penalty second.

21. THE SPURT AND BRAKE TEST (Szh)

21.1. The spurt and brake test will take place after the outgoing PKC in Dębica, in front of the Dębica Car Tyres Factory „Stomil”. This test will be held in the time between two following PKC. The competitor is obliged to carry out the test according to the indicated drive direction and in the shortest time.

Start from the starting line with running engine. The car has to be stopped on the finishing line in the way that the finishing line is between the car axles. Inadequate stoppage of the car can be corrected by the competitor but at the time expanse.

PENALTY POINTS

For each 0,2 sec of Szh driving the competitor gets 0,2 points, for overturning a stake — 5 seconds. If the test is not completed or is performed in a faulty manner, the competitor will receive 150% of points obtained by the worst competitor in this class.

The crew which does not come to the start of the test will be excluded from the Rally. (this same is with not coming to the start of OS and SG tests).

22. OBSERVERS' VEHICLES

Vehicles of observers, team managers, the press, radio and services must be equipped with special plates provided by the Organizer. The fee of each plate amounts to 200,— zł. paid when the plate is being received but the plate must be ordered to the March 1-st 1972. The plates have to be immediately removed at the arrival at the finish of the Rally.

niają do wjazdu na trasy prób sportowych (OS, SG, Sz, Sh) oraz do parków zamkniętych w czasie trwania Rajdu.

23. PRZEPISY DROGOWE

23.1. Załogi uczestniczące w Rajdzie obowiązane są do ścisłego przestrzegania obowiązujących w PRL przepisów ruchu drogowego, a w szczególności do ograniczenia szybkości w miejscach zabudowanych, o ile odcinek trasy Rajdu nie został zamknięty dla ruchu drogowego.

23.2. Po przybyciu na metę zawodnicy zobowiązani są wypełnić i podpisać deklarację czy mieli na trasie wypadek dotyczący osób trzecich.

24. DYSCYPLINA SPORTOWA

Zespół komisarzy sportowych może ukarać zawodników za brak dyscypliny sportowej:

- za niesportowe zachowanie się lub nie stosowanie się do uwag, zaleceń Zespołu Komisarzy Sportowych lub Technicznych, względnie Kierownictwa Zawodów — 150 sekund karnych, a w wypadkach drastycznych wykluczenie z Rajdu.

25. KLASYFIKACJA

25.1. Klasyfikacja zawodników zostanie przeprowadzona po ukończeniu zawodów. Wyniki prowizoryczne zostaną podane do wiadomości zawodników w dniu 5.III. 1972 r. o godz. 10,00.

25.2. Klasyfikacją zostaną objęci zawodnicy, którzy uzyskają punktację za wszystkie próby. Najmniejsza suma punktów decyduje o zwycięstwie i zajęciu miejsca w klasyfikacji generalnej zawodów klasyfikacji w grupach i klasach oraz Pucharu Pań. W razie równości punktów decydują lepsze wyniki prób w kolejności:

- jazda długodystansowa
- sumaryczny wynik odcinków specjalnych
- wynik SG

25.3. W razie dalszej równości w punktacji liczy się ex aequo z zachowaniem pełnej kolejności.

The above mentioned plates do not authorize to enter the route of OS, SG, Szh and to the parc fermé during the course of the Rally.

23. TRAFFIC REGULATIONS

23.1. The crews participating in the Rally are obliged to comply strictly with the rules set out in the Polish Highway Code and in particular to the speed limit in built-up areas providing that the section of the Rally route has not been closed for the regular traffic.

23.2. After arriving to the finish competitors are obliged to complete and sign the statement ascertaining any accident concerning the third persons.

24. SPORTING DISCIPLINE

Sporting Commissioners Team has the right to penalize any participants for unruliness:

- for unsportsmanlike behaviour or declining to obey instructions issued by Sporting or Technical Commissioners Team and the Management — 150 penalty seconds
- in any drastic cases — exclusion from the Rally.

25. CLASSIFICATION

25.1. The classification of competitors will be conducted after the Competition has been finished. Provisional results will be announced at 10,00 o'clock on March 5-th 1972

25.2. The classification will be made for these crews who have been noted in all Rally tests. The smallest amount of points is decisive for winnig and adequate place in general classification of the Rally, classification in groups and classes and in Ladies' Cup classification. In the event of equal amount of points, better results of tests according to the following sequence are decisive:

- the long distance drive
- total result of special sections (OS)
- the result of SG

25.3. In case of further equality of points it is considered ex aequo keeping full order.

25.4. Klasyfikacją zespołową objęte zostaną te zespoły, klubowe, fabryczne, narodowe, których co najmniej trzy załogi ukończą Rajd i zostaną sklasyfikowane indywidualnie.

25.5. Przy klasyfikacji zespołów przyjmuje się mniejszą ilość punktów w klasyfikacji generalnej, uzyskaną w danym Rajdzie przez trzy najlepsze załogi zgłoszonego zespołu. W przypadku równości pktów decyduje mniejsza suma pktów karnych, uzyskanych przez trzy załogi na próbach sportowych.

25.6. Klasyfikacja indywidualna i zespołowa do RSMP na rok 1972 zostanie przeprowadzona zgodnie z obowiązującymi na rok 1972 wytycznymi.

25.7. Klasyfikacja w konkurencji o Puchar Pań przeprowadzona będzie w przypadku startu co najmniej trzech załóg kobiecych.

25.8. Zawodnicy biorący udział w I El. do Mistrzostw Okręgu krakowskiego PZM i Automobilklubu Krakowskiego będą klasyfikowani oddzielnie (trasa tej eliminacji wynosi 263 km — do PKC-6 Gorlice).

25.4. The team classification will comprise those club, factory and national teams of which at least 3 crews finish the Rally and are classified.

25.5. At the teams classification the smaller amount of points in general classification obtained in the Rally by three best crews of the notified team will be taken into the account. In case of the points equality the smaller amount of penalty points obtained by three crews on sporting tests is decisive.

25.6. The individual and team classification for the Rally Championship of Poland for 1972 will be made in accordance with the regulations obligatory in 1972.

25.7. Ladies' Cup classification will be given only in case of starting no less than 3 women's crews.

25.8. Competitors participating in the I-st Elimination for the Rally Championship of Cracow District will be classified separately (the route of this elimination is 263 km — to PKC-6 Gorlice).

26. PROTESTY, ZAŻALENIA, WYJAŚNIENIA

26.1. Protesty i zażalenia odnośnie przebiegu rajdu z wyłączeniem spraw zastrzeżonych w p. 17.3. mogą być składane przez zawodników lub ich pełnomocników na piśmie najpóźniej w ciągu 60 minut od czasu przyjazdu na metę ostatniego zawodnika. Protesty i zażalenia należy składać do Komandora lub w Biurze Rajdu.

26.2. Protesty w sprawie przyjęcia kierowcy lub samochodu do zawodów jak również zakwalifikowanie do grupy lub klasy można składać w ciągu 60 minut po BT 1.

26.3. Po ogłoszeniu wyników prowizorycznych wyjaśnienia mogą dotyczyć wyłącznie błędów rachunkowych na arkuszu zbiorczym wyników. Mogą być zgłoszone najpóźniej w ciągu 60 minut od chwili ogłoszenia wyników prowizorycznych.

26.4. Do protestu należy dołączyć kaucję w wysokości 500,— zł, zwrotną w wypadku uznania protestu.

26.5. Reklamacje zbiorowe nie będą przyjmowane.

26. PROTESTS, COMPLAINS AND EXPLANATIONS

26.1. Protests and complains in relation to Rally course (excluding matters reserved in § 17.3) may be lodged in written form by the competitors or their authorized persons not later than 60 minutes after the last competitor arrival to the finish.

Protests and complains must be lodged to the Commander or to the Rally Bureau.

26.2. Protests concerning the driver or car acceptance to the Rally, as well as classification to group or class, may be lodged within 60 minutes after technical scrutiny (BT-1).

26.3. After the announcement of provisional results the explanations may concern only mathematical errors on board of results and may be lodged not later than 60 minutes after the announcement of provisional results.

26.4. Protest must be accompanied by the fee of 500,— zł, which will be repaid in the event the protest being positively settled.

26.5. Collective claims will not be accepted.

26.6. Protest zawodnika na innego zawodnika może być złożony jedynie przez kierownika ekipy.

26.6. The competitor protest concerning another competitor may be lodged only by the team's manager.

27. NAGRODY

Ustanawia się następujące nagrody:

— zespołowe

1. Puchar kryształowy za I miejsce w konkurencji Międzynarodowej
2. Puchar kryształowy za I miejsce w konkurencji zespołów klubowych
3. Puchar kryształowy za I miejsce w konkurencji zespołów fabrycznych.

Nagrody zespołowe ad 2 i 3 będą przyznawane, o ile ubiegać się o nie będą przynajmniej po trzy zespoły.

— indywidualne

wg załącznika Nr 2.

27. PRIZES

The prizes are as follows:

— team prizes:

1. Crystal glass cup for the I-st place in the international competition
2. Crystal glass cup for the I-st place in the club team competition
3. Crystal glass cup for the I-st place in the factory team competition.

Team prizes mentioned in the 2-nd and 3-rd item will be awarded providing that a number of three teams at least will compete for the prizes.

— individual prizes:

according to annex No. 2.

28. PRZEPISY KOŃCOWE

Organizator zastrzega sobie prawo do właściwej interpretacji, wprowadzania zmian i uzupełnień niniejszego regulaminu, wydania instrukcji dodatkowych i uzupełniających, jak również całkowitego odwołania zawodów. Wszelkie ewentualne zmiany dotyczące wykonawstwa poszczególnych prób sportowych lub odcinków jazdy długodystansowej itp., a nie dotyczące zmiany istoty regulaminu, podawane będą do wiadomości przed rozpoczęciem Rajdu lub w poszczególnych przypadkach przed startem do danej próby drogą ogłoszenia na miejscu startu. W przypadkach spornych tylko polski tekst Regulaminu jest miarodajny.

28. FINAL RULES

The Organizer reserves for himself the right of appropriate interpretation of above regulations and of introducing any possible changes or issuing additional instructions and even of cancelling the Rally.

All possible changes concerned with the execution of particular sporting tests, or sections of the long distance drive etc. but with no reference to the very status of the regulations, will be announced before the commencement of the Rally, or in some cases before the start to the particular test.

In doubtful cases only the Polish version of the regulations is considered as authoritative.

AUTOMOBILKLUB KRAKOWSKI

Kraków, grudzień 1971

Zatwierdzone przez

GŁÓWNA KOMISJĘ SPORTOWĄ
SAMOCHODOWĄ
ZARZĄDU GŁÓWNEGO
POLSKIEGO ZWIĄZKU
MOTOROWEGO

AUTOMOBILKLUB KRAKOWSKI

Cracow, December 1971

Ratified by:

CENTRAL BOARD OF POLISH
MOTORING ASSOCIATION MAIN
COMMISSION FOR MOTOR-CAR
SPORT

Warsaw, December 1971

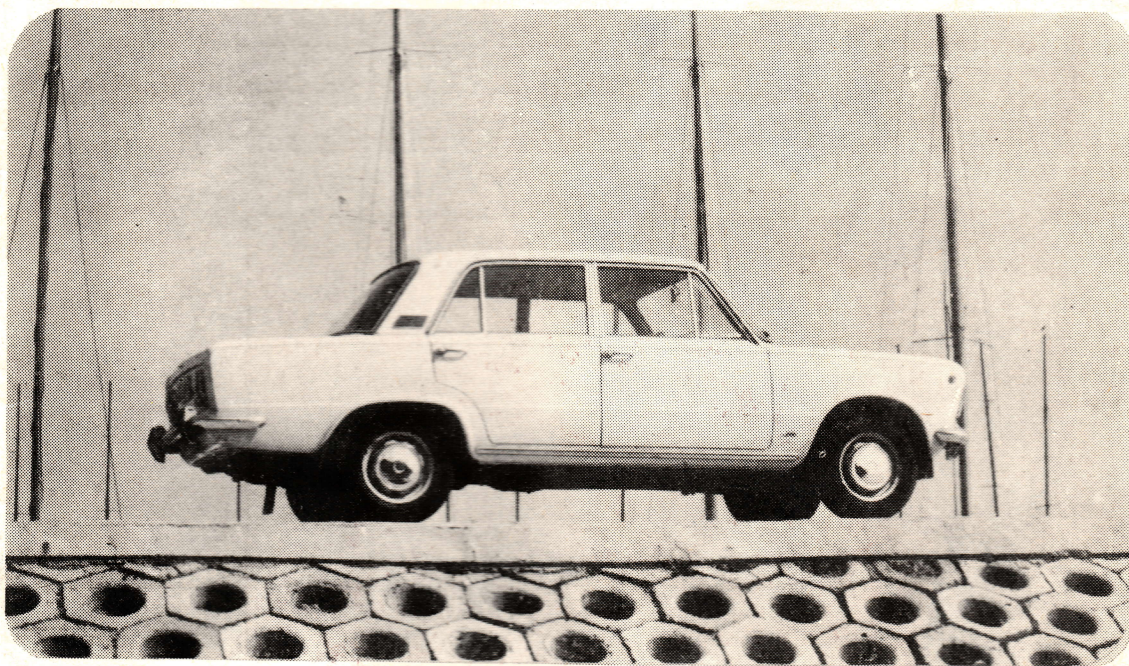
112100



- COMFORT
- SPEED
- SAFETY
- OFFERS

POLSKI

FIAT 125 p



Maker: PASSANGER CAR FACTORY WARSZAWA
STALINGRADZKA 50



OGUMIENIE ROWEROWE „STOMIL“

- znane i cenione na wszystkich rynkach świata
- w każdym kolorze i na każdy rower

