



# *XIII Rajd Dolnośląski*

jako

II ELIMINACJA  
RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH  
MISTRZOSTW POLSKI  
na 1969 r.

23 — 25 maja 1969 r.

**REGULAMIN**

Organizator:  
AUTOMOBILKLUB DOLNOŚLĄSKI — WROCŁAW

# Regulamin Zawodów

## § 1. Zawody i organizator.

- 1.1. XIII Rajd Dolnośląski jest II Eliminacją Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.
- 1.2. Organizatorem XIII Rajdu Dolnośląskiego na zlecenie Polskiego Związku Motorowego jest Automobilklub Dolnośląski przy współpracy Delegatur w Jeleniej Górze, Legnicy, Wałbrzychu i Kłodzku.
- 1.3. Rajd odbędzie się w dniach 23—25 maja 1969 r.  
Bazą Rajdu jest Wrocław. Biuro Rajdu znajduje się we Wrocławiu, ul. Świerczewskiego 95 — Automobilklub Dolnośląski tel. 345-41.
- 1.4. Zawody powyższe organizowane są na podstawie przepisów Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA, Regulamin PZM, oraz niniejszego Regulaminu szczegółowego.

## § 2. Władze Rajdu.

### A. Zespół Komisarzy Sportowych.

Przewodniczący Zespołu	inż. Ryszard Cendrowicz
Sekretarz Zespołu	inż. Mieczysław Grzegorzczak
Członek Zespołu (Komandor)	inż. Bronisław Orliński

## B. Kierownictwo Rajdu.

Komandor Rajdu	inż. Bronisław Orliński
Wicekomandor	kol. Ryszard Mączka
Sekretarz	kol. Wilhelmina Korcowa
Kierownictwo trasy	kol. Antoni Łakomy
Przew. Komisji Obliczeń	inż. Kazimierz Rydel
Kwatermistrz	inż. Edmund Ratajczyk
Lekarz zawodów	prof. dr Kazimierz Nowosad
Kierownik finansowy	kol. Jerzy Załuska
Kier. Komisji Technicznej	inż. Tadeusz Pokorny
Kier. próby Sp	kol. Zbigniew Belikanowicz
„ „ Sz	kol. Lucjan Godlewski
„ „ Sg	inż. Zygmunt Dmowski
„ „ Os 1	inż. Zygmunt Dmowski
„ „ Os 2	inż. Janusz Bens
„ „ Os 3	inż. Adam Peplowski
„ „ Os 4	inż. Adam Peplowski
„ „ Os 5	inż. Janusz Bens
„ „ Os 6	inż. Zygmunt Dmowski
„ parku	kol. Edward Dragan

## § 3. Program zawodów.

### A. Rajd składa się z następujących prób:

- 3.1. Jazdy okrężnej 1-no etapowej o długości 987 km, z 14 PKC i 8 PKP.
- 3.2. Próby szybkości górskiej na odcinku Kudowa—Karłów o długości ok. 7 km. (Start do próby Sg jest równocześnie startem do próby odcinka specjalnego Os.)
- 3.3. 6 odcinków specjalnych:
  - Os 1 na trasie Kudowa—Radków o dług. ok. 18 km.
  - Os 2 na trasie Włodkowice—Świerki o dług. ok. 8,5 km.
  - Os 3 na trasie Rościszów—Walim o dług. ok. 8,5 km.
  - Os 4 na trasie Walim—Rościszów o dług. ok. 8,5 km.
  - Os 5 na trasie Świerki—Włodowice o dług. ok. 8,5 km.
  - Os 6 na trasie Radków—Kudowa o dług. ok. 18 km.

3.4. Próby przyspieszenia Sp 1 i próby prędkości płaskiej Sp 2 na autostradzie pod Wrocławiem.

3.5. Próby zwrotności „Sz” na pl. Wolności we Wrocławiu.

#### B. Szczegółowy program godzinowy.

##### Piątek 23 maja 1969 r.

- godz. 14.00—17.00 — Zbiórka zawodników w parkingu we Wrocławiu przy ul. Świerczewskiego i malowanie numerów startowych.
- godz. 17.00—20.00 — Przegląd samochodów przez Komisję Techniczną i wjazd do parkingu zamkniętego.
- godz. 21.00 — Start do jazdy okrężnej w odstępach 2 minutowych z parkinga zamkniętego w kolejności numerów startowych (z przerwą po klasie II).

##### Sobota 24 maja 1969 r.

- godz. 1.15 orientacyjny początek próby Sg i Os-1 — Kudowa—Radków.
- „ 1.45 początek próby Os 2 — Włodowice—  
—Świerki
- „ 2.15 „ „ Os 3 — Rościszów—  
—Walim
- „ 6.40 „ „ Os 4 — Walim—  
—Rościszów
- „ 7.20 „ „ Os 5 — Świerki—  
—Włodowice
- „ 7.45 „ „ Os 6 — Radków—  
—Kudowa
- „ 12.15 „ „ Sp 1 i Sp 2 — Autostrada pod Wrocławiem
- „ 12.30 Przyjazd pierwszego zawodnika na metę we Wrocławiu przy hotelu „Monopol” (Plac Wolności).
- „ 13.00 Początek próby „Sz” na placu Wolności we Wrocławiu i odjazd do parku.

- „ 13.00 Badanie techniczne samochodów w parku zamkniętym (bezpośrednio po próbie „Sz”) i odstawienie samochodów do parku zamkniętego.  
— Wieczór wolny.

**Niedziela 25 maja 1969 r.**

- godz. 12.00 Prowizoryczne ogłoszenie wyników w lokalu Automobilklubu we Wrocławiu.  
godz. 12.30 Zamknięcie przyjmowania ewent. protestów (patrz § 28).  
godz. 13.00 Oficjalne ogłoszenie wyników, rozdanie nagród i zakończenie rajdu.

**§ 4. Trasa XIII Rajdu Dolnośląskiego.**

L.p.	Punkt	Miejscowość	Dług. odcinka w km.	Dług. trasy odstartu	Śr. prędkość w km/h		Regul. czas przejazdu w minutach		Uwagi
					A	B	A	B	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Start	Wrocław							
2.	PKP-1	Oborniki							
3.	PKP-2	Lubin							
4.	PKC-1	Świdnica	149	149	65	70	138	128	
5.	PKC-2	Bystrzyca Kł.	78	227	65	70	73	67	
6.	PKP-3	Zieleniec							
7.	PKC-3	Kudowa (CPN)	44	271	60	65	44	341	
8.	Sg i Os 1 start	Kudowa							
9.	Sg-meta	Karłów (7 km)							
10.	Os1-meta	Radków (18 km)							
11.	PKC-4	Radków (szkoła)	23	294	65	70	21	20	
12.	Os-2 start	Włodowice							
13.	Os-2 meta	Świerki (8,5 km)							
14.	PKP-4	Pieszycy							
15.	Os9 start	Rościszów							
16.	Os9 meta	Walim (8,5 km)							
17.	PKC-5	Jugowice	69	363	60	65	69	64	

L.p.	Punkt	Miejscowość	Dług. odcin ka w km.	Dług. trasy odsta rtu	Śr. prędko ść w km/h		Regul. czas przejazdu w minutach		Uwagi
					A	B	A	B	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18.	PKC-6	Kam. Góra ul. Karłowicza	35	398	60	65	35	32	
19.	PKP-5	Miszkowice							
20.	PKC-7	Karpacz-Biały Jar	38	436	65	70	35	33	
21.	PKP-6	Michałowice							
22.	PKC-8	Szklarska Por.	35	471	60	65	35	32	
23.	PKP-7	Świeradów Zdr.							
24.	PKC-9	Świdnica	121	592	65	70	112	104	
25.	PKC-10	Jugowice (Relax)	18	610	60	65	18	17	
26.	Os start	Walim							
27.	„ meta	Rościszów (8,5 km)							
28.	PKP-8	Wolibórz							
29.	Os-7 start	Świerki							
30.	„ meta	Włodowice							
31.	Os-8 start	Radków							
32.	„ meta	Kudowa							
33.	PKC-11	Kudowa (CPN)	103	713	60	65	103	95	
34.	PKC-12	Wrocław (Bielany)	119	832	65	70	110	103	
35.	PKP-9	Świdnica							
36.	PKC-13	Autostrada k/Legnicy	83	915	65	70	77	71	
37.	PKC-14	Autostrada k/Wrocławia	62	977	78	85	48	44	
38.	Próby Sp 1 i 2	„							
39.	Meta	Wrocław pl. Wolności	10	987	30	30	20	20	

**Uwaga:**

- 1) Grupa „A” — dotyczy samochodów z silnikami do 850 cm<sup>3</sup>  
Grupa „B” — „ „ „ „ „ powyżej 850 cm<sup>3</sup>
- 2) Trasa „XIII Rajdu Dolnośląskiego” od poz. 5 do poz. 33 jest identyczna z trasą MRS — 1969 r. lecz z obniżonymi prędkościami, oraz zmniejszono ilość „Os” z 8 na 6.

## § 5. Pojazdy dopuszczone do rajdu.

- 5.1. Do udziału w rajdzie dopuszczone są samochody wyprodukowane i homologowane po 31. XII. 1963 r. oraz odpowiadające przepisom załącznika „J” Międzynarodowego Kodeksu Sportowego wg grupy I i II.
- 5.2. Zgłoszone samochody zostaną podzielone na klasy

Klasa I	do 600 cm <sup>3</sup>
Klasa II	do 850 cm <sup>3</sup>
Klasa III	do 1000 cm <sup>3</sup>
Klasa IV	do 1300 cm <sup>3</sup>
Klasa V	do 1600 cm <sup>3</sup>
Klasa VI	ponad 1600 cm <sup>3</sup>
- 5.3. Klasę stanowić może najmniej 5 samochodów, które wystartują do rajdu.
- 5.4. Udział samochodów poza konkursem jest niedopuszczalny.
- 5.5. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu, muszą odpowiadać pod względem budowy przepisom o ruchu samochodowym w Polsce i posiadać ważne dokumenty, uprawniające do poruszania się na drogach publicznych.
- 5.6. Na mocy przepisów art. 6.6.1. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego zezwala się na stosowanie osłon karterów oraz innych zabezpieczeń podwozia.

## § 6. Zgłoszenia.

- 6.1. Do udziału w Rajdzie dopuszczone będą załogi w następujących składach:
  - a) dwóch zawodników,
  - b) zawodnik z pilotem.
- 6.2. Zawodnicy będą dopuszczeni do rajdu pod warunkiem posiadania następujących ważnych dokumentów:
  - a) licencji sportowej rajdowej klasy conajmniej Junior R.
  - b) aktualnej książeczki sportowo-lekarskiej
  - c) pozwolenie na prowadzenie samochodu (prawo jazdy).

- 6.3. Zgłoszenia zawodników winny być dokonane na „kartach zgłoszenia” za pośrednictwem klubu macierzystego.
- 6.4. Zgłoszenia należy nadsyłać na adres Automobilklubu Dolnośląskiego w pierwszym terminie do dnia 12 maja 1969 r., w drugim terminie do dnia 15 maja 1969 r.
- 6.5. Do prowadzenia samochodu podczas całego rajdu upoważnieni są zawodnicy oraz piloci pod warunkiem, że posiadają ważną licencję sportową samochodową, książeczkę sportowo-lekarską oraz pozwolenie na prowadzenie samochodów.
- 6.6. W każdym samochodzie na trasie rajdu może znajdować się wyłącznie tylko zgłoszona załoga.
- 6.7. Samochody zgłoszone do rajdu, muszą być zaopatrzone w dokumenty upoważniające do poruszania się po drogach publicznych w Polsce.
- 6.8. Wszystkie zgłoszone załogi biorą udział w konkurencji indywidualnej.
- 6.9. Do konkurencji zespołowej mogą być zgłoszone zespoły klubowe, składające się z trzech lub czterech załóg przy czym do punktacji liczą się wyniki za całość rajdu trzech najlepszych załóg zespołu. Każdy Klub może zgłosić dowolną ilość zespołów. Jedna załoga nie może być zgłoszona w dwóch zespołach.
- 6.10. W przypadku zgłoszenia co najmniej trzech załóg kobiecych, przyznana zostanie specjalna nagroda dla pań.
- 6.11. Do zgłoszeń należy dołączyć po 1 fotografii zawodników i pilotów, podpisanych na odwrocie. W zgłoszeniu należy zaznaczyć, w jakim charakterze startuje np. I zawodnik, II zawodnik, względnie pilot oraz podać dokładne dane samochodu. Należy także zgłosić zapotrzebowanie na hotel.
- 6.12. Hotel może być zarezerwowany tylko na 1 dobę, tj. z dnia 24 na 25 maja br.
- 6.13. Organizator zawiadomi zgłoszonego zawodnika na 3 dni przed rozpoczęciem rajdu o dopuszczeniu do rajdu, oraz poda wylosowany Nr startowy. Koszt udziału w rajdzie ponoszą zawodnicy lub ich organizacje macierzyste.

## **§ 7. Wpisowe.**

- 7.1. Wpisowe w pierwszym terminie wynosi 400 zł., od zgłoszonej załogi, w drugim terminie 600 zł. Wpisowe należy wpłacać na konto Automobilklubu Dolnośląskiego we Wrocławiu NBP V O.M. Nr konta 1649-9-7618.
- 7.2. Wpisowe od zgłoszonego zespołu wynosi 500 zł.
- 7.3. Wpisowe nie podlega zwrotowi.

## **§ 8. Obowiązki zawodników w czasie trwania rajdu.**

- 8.1. Przez podpisanie zgłoszenia do rajdu, załogi zobowiązują się do całkowitego podporządkowania się przepisom niniejszego regulaminu, oraz instrukcjom i dodatkowym zarządzeniom wydawanym przez kierownictwo rajdu. Jednocześnie zobowiązują się z tytułu poniesionych strat lub wyrządzonych szkód osobom trzecim, nie rościć żadnych pretensji finansowych w stosunku do organizatora.
- 8.2. Zawodnicy mają obowiązek stosować się ściśle do obowiązujących w Polsce przepisów o ruchu na drogach publicznych i odpowiadają osobiście za ich przekroczenie.
- 8.3. Zawodnicy zobowiązani są pod rygorem wykluczenia z rajdu do wykonania wszystkich prób sportowych, oraz odcinków specjalnych, wymienionych w § 3 A niniejszego regulaminu, w hełmach ochronnych i zapiętymi pasami bezpieczeństwa.
- 8.4. Zawodnik obowiązany jest pod rygorem wykluczenia z rajdu do przejechania całej trasy z pobraniem wiz na wszystkich PKC i PKP w podanej przez organizatora kolejności i kierunku oraz obowiązany jest do kolejnego odbycia wszystkich prób przewidzianych regulaminem.  
Trasa Rajdu nie będzie wskazywana.  
Miarodajny jest kilometraż w karcie drogowej.  
Zmylenie lub zjechanie z trasy z jakichkolwiek przyczyn i wynikające z tego konsekwencje, nie mogą być przedmiotem składania protestu wzgl. zmian zapisów czasu.

- 8.5. Po przybyciu na metę, zawodnicy są obowiązani wypełnić i podpisać deklarację stwierdzającą, czy mieli wypadek na trasie dotyczący osób trzecich.
- 8.6. Każdy samochód biorący udział w rajdzie, musi być wyposażony w podręczną apteczkę, gaśnicę, kaski ochronne i pasy bezpieczeństwa dla całej załogi oraz fartuchy gumowe na tylne koła, szersze od opon o minimum 4 cm i odległe o maksimum 8 cm od poziomu jezdni. Organizator zezwala na zaopatrzenie samochodu w 2 kompletne koła zapasowe, nieograniczoną ilość dętek, na użycie specjalnych urządzeń służących do pomiaru czasu jak: speed-pilotów, dodatkowych stoperów, chronometrów, oraz innych urządzeń (radio, dodatkowe wycieraczki itp.) nie mających wpływu na właściwości trakcyjne samochodu. Ilość punktów świetlnych na przodzie samochodu musi być parzysta — zgodna z Polskim Kodeksem Drogowym. Zabrania się posiadania punktów świetlnych na dachu samochodu.
- 8.7. Do poruszania się samochodu na trasie, służyć może wyłącznie siła napędowa samochodu lub siła załogi. Wyjątek stanowi pomoc przy ewentualnym wprowadzeniu samochodu z powrotem na jezdnię.
- 8.8. Zakazuje się kategorycznie postępować nielojalnie w stosunku do innych zawodników biorących udział w zawodach. W szczególności niedopuszczalne jest przeszkadzanie lub utrudnianie wyprzedzania własnego pojazdu przez pojazd innego zawodnika. Każdy stwierdzony fakt tego typu przekroczenia, może spowodować dyskwalifikację zawodnika.

## **§ 9. Ubezpieczenia.**

- 9.1. Obowiązkowe ubezpieczenie od NW i OC obejmuje również ryzyko rajdowe.
- 9.2. Zaleca się zawodnikom dobrowolne ubezpieczenie AC (rajdowe).

## **§ 10. Odpowiedzialność organizatora.**

Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody i straty tak 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. Paliwo.**

- 11.1. Do napędu samochodów w czasie trwania rajdu, może służyć jedynie paliwo handlowe, sprzedawane przez stację CPN.
- 11.2. Stosowanie jakichkolwiek dodatków lub mieszanek, służących do podniesienia liczby oktanowej paliwa — jest wzbronione pod rygorem wykluczenia z rajdu.

## **§ 12. Tablice i numery startowe.**

- 12.1. Każdy samochód musi posiadać po obu stronach nadwozia oraz z przodu na masce namalowany numer startowy w kolorze kontrastowym, o wymiarach cyfr 35 cm wysokości i 7 cm grubości. Numery startowe będą przydzielane w drodze losowania. Ponadto każdy samochód winien być zaopatrzony w dwie nalepki rajdowe oraz nalepki z Nr startowym, umocowane w sposób widoczny z przodu i z tyłu samochodu. Nalepki dostarczy organizator.
- 12.2. Numery startowe zostaną przydzielone zawodnikom w drodze losowania. O przydzielonych numerach startowych zawodnicy zostaną powiadomieni wraz z potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia.

## **§ 13. Park samochodowy.**

- 13.1. W czasie trwania rajdu, obowiązuje zasada parku zamkniętego. Samochody pozostawione w parku zamkniętym,

znajdują się pod opieką organizatora. Zawodnik ma prawo wstępu na 15 minut przed regulaminowym czasem startu. W parku zamkniętym nie wolno dokonywać żadnych napraw, lub dolewać benzynę, olej itp. pod rygorem wykluczenia z rajdu. Wyjątkiem może być wymiana zesutego koła za zgodą Komandora.

- 13.2. Pierwszy park zamknięty zorganizowany będzie przed startem w parkingu przy ul. Świerczewskiego we Wrocławiu, gdzie samochody pozostawać będą od momentu przyjęcia przez Komisję Techniczną, do regulaminowego czasu startu danego zawodnika.
- 13.3. Drugi park zamknięty zorganizowany będzie na mecie, rajdu, również z parkingu przy ul. Świerczewskiego, gdzie samochody pozostawać będą do czasu ogłoszenia likwidacji parku zamkniętego. Likwidacja parku zamkniętego w przypadku braku protestów — nastąpi w 120 minut po przyjeździe ostatniego zawodnika na metę rajdu. W przypadku złożenia protestu na jakikolwiek samochód, kierownik parku zwalnia po upływie 120 minut od przyjazdu ostatniego zawodnika na metę pozostałe samochody, zatrzymując wyłącznie wozy zaprotestowane.
- 13.4. Załogi zobowiązane są do oddania samochodów do parku w ciągu 20 minut po wykonaniu próby Sz.
- 13.5. Wstęp do parku dozwolony jest członkom Zespołu Komisarzy, Kierownictwu rajdu oraz funkcjonariuszom parku.

#### **§ 14. Badania techniczne.**

- 14.1. Samochody zgłoszone do rajdu, muszą być przez zawodników przedstawione do badania technicznego, które przeprowadzi Komisja Techniczna w dniu 23 maja 1969 r. w godz. 17—20-tej przed wjazdem do parku zamkniętego.
- 14.2. Przedstawione do Bt samochody, muszą być wyposażone zgodnie z wymogami § 8 p. 6 niniejszego regulaminu.
- 14.3. Komisja Techniczna przeprowadzi identyfikację samochodów oraz sprawdzi ich stan techniczny. Na żądanie zawodnika Komisja Techniczna spisze te istniejące uszko-



- 15.2. Maksymalne spóźnienie w stosunku do czasu regulaminowego na jednym odcinku jazdy okrężnej może wynosić 30 minut. Suma spóźnień na wszystkich odcinkach nie może przekraczać 60 minut. Przekroczenie tych czasów spowoduje wykluczenie z rajdu.
- 15.3. Na poszczególnych odcinkach będą obowiązywały w zasadzie czasy odpowiadające szybkościom przeciętnym w granicach od 60 do 85 km. na 1 godz.
- 15.4. Szczegóły kilometrażu poszczególnych odcinków i czasy przejazdu podane są w § 4 niniejszego regulaminu.
- 15.5. Dla klas do 850 cm<sup>3</sup> obowiązywać będzie prędkość o około 8% niższa (grupa A) niż dla klas wyższych (grupa B).
- 15.6. W przypadkach, gdy trasa w jakimś punkcie okazała się nieprzejeżdżalna, zawodnicy są obowiązani wrócić na dalszy ciąg trasy najkrótszą drogą. Czas wyznaczony na przejechanie tego odcinka (między dwoma kolejnymi PKC) nie będzie zmieniony. Od chwili startu, zawodnicy nie będą mogli powoływać się na jakikolwiek przypadek siły wyższej.
- 15.7. Start do jazdy okrężnej rozpocznie się wg czasów podanych w kartach drogowych w odstępach 2 minutowych. Spóźnienie się na start do 10 minut — nie będzie karane, jednak czas pierwszego odcinka jazdy okrężnej będzie obliczony zgodnie z regulaminem (a nie faktycznym) czasem startu. Spóźnienie na start ponad 10 minut, powoduje wyeliminowanie załogi z rajdu.
- 15.8. Trasa jazdy okrężnej nie będzie wskazywana. Obowiązuje kilometraż podany w karcie drogowej, obliczony wg atlasu samochodowego Polski.

#### **§ 16. Karta drogowa.**

- 16.1. W karcie drogowej będzie podana lokalizacja poszczególnych punktów kontrolnych, jak również czas w minutach od PKC do PKC, w których przejazd zawodnika powinien być stwierdzony. Na każdym punkcie kontrolnym karta drogowa musi być wizowana i ostemplowana pieczęcią punktu, którego zadaniem jest przeprowadzenie

kontroli. Notatki w karcie drogowej nie mogą posiadać żadnych dopisków, a sprostowania będą uznane tylko wtedy, gdy będą formalnie potwierdzone przez jednego z sędziów kontroli. Żaden protest dotyczący godzin startu lub przejazdu zanotowany w karcie drogowej nie będzie uznany. Zawodnik jest odpowiedzialny za przedstawienie karty drogowej na wszystkich punktach kontroli. Wszystkie osoby wchodzące w skład załogi samochodu, muszą być wymienione w karcie drogowej, gdzie będą umieszczone również ich aktualne fotografie o wymiarze  $4 \times 6$  cm. rezygnacja jednego z członków załogi z dalszego udziału w rajdzie, pociągnie za sobą wykluczenie z rajdu. Obowiązkiem zawodnika jest przedstawić kartę drogową sędziom punktu w ustalonym czasie, zawodnik jest odpowiedzialny za wpisanie godzin. Zawodnicy, którzy nie będą mogli przedstawić prawidłowo wypełnionej karty drogowej na mecie, będą wykluczeni z rajdu. Zawodnicy obowiązani są dopilnować — pod rygorem wykluczenia z rajdu — aby przejazd ich był zanotowany w kartach drogowych we wszystkich punktach kontrolnych, wymienionych w kartach drogowych i we wskazanej kolejności.

#### **§ 17. Punkty kontroli czasu (PKC).**

- 17.1. Na trasie rajdu znajdować się będą PKC oznaczone po obu stronach drogi chorągiewkami: białą — w odległości ok. 200 m. przed PKC, żółtą — w odległości ok. 20 m. przed PKC.
- 17.2. PKC oznaczone będą tablicami „PKC NR...”. Obowiązujący czas rajdowy podawany będzie na odpowiednich tablicach, oznaczających bieżącą godzinę i zakończoną pełną minutę. Załoga w pełnym składzie zgłoszonym do rajdu, obowiązana jest zgłosić się na PKC wraz z samochodem i podać kartę drogową w regulaminowym czasie. Do karty drogowej wpisana będzie godzina i pełne ukończone minuty. Moment wręczenia karty drogowej na PKC jest momentem przybycia na punkt kontroli czasu

i czas ten zostaje wpisany do karty drogowej załogi. Czas ten jest równocześnie startem do następnego odcinka jazdy długodystansowej.

- 17.3. Wpisane do karty drogowej czasy na poszczególnych PKC nie podlegają protestom. W razie wcześniejszego przybycia na PKC zawodnik powinien oczekiwać na swój regulaminowy czas przybycia przed żółtą chorągiewką. Zawodnik obowiązany jest do opuszczenia PKC wraz z samochodem nie później, niż w ciągu 30 sekund po ukończeniu czynności związanych z wpisaniem czasu do karty drogowej.
- 17.5. Oczekiwanie na swój regulaminowy czas w strefie między żółtą chorągiewką a PKC oraz przedłużenie czasu opuszczenia PKC ponad 30 sekund — jest niedopuszczalne i będzie karane za każde z tych przewinień po 50 punktów karnych.

#### **Punktacja.**

Za każdą minutę wcześniejszego lub późniejszego przybycia na PKC w stosunku do czasu przejazdu odcinka podanego w karcie drogowej, załoga otrzymuje 20 punktów karnych.

Dopuszczalne maksymalne spóźnienie na PKC wynosi 30 minut. W przypadku, gdy zawodnik będzie miał opóźnienie na PKC, będzie mógł odrobić to opóźnienie (w całości lub w części) w czasie następnych etapów tylko w przypadku, gdy będzie znów ukarany tyle razy po 20 punktów karnych, ile odrobi minut w stosunku do wyznaczonego czasu. Suma opóźnień do czasu wynikającego z karty drogowej na wszystkich PKC w całym rajdzie nie może przekraczać 60 minut. Przekroczenie tych czasów powoduje wykluczenie załogi z rajdu.

**Uwaga:** Dozwolone jest wcześniejsze przybycie na męte rajdu.

#### **§ 18. Punkty kontroli przejazdu (PKP).**

- 18.1. Celem kontroli przejazdu całej trasy przez zawodników na trasie zlokalizowane będą punkty kontroli przejazdu (PKP) podane w karcie drogowej.

- 18.2. Punkty kontroli przejazdu oznakowane będą ok. 200 m. przed punktem niebieską chorągiewką po obu stronach jezdni, a PKP — tablicą z napisem „PKP Nr....”.
- 18.3. Zawodnik pod rygorem wykluczenia z rajdu, obowiązany jest pobrać wizy we właściwej kolejności z każdego kolejnego PKP, uwidocznionego w karcie drogowej.  
**Uwaga:** Przyjazd zawodników na jakikolwiek punkt kontroli czasu lub punkt kontroli przejazdu z innego kierunku niż wynika z opisu trasy, będzie stanowić dowód, że zawodnik nie przejechał całej trasy i spowoduje to wykluczenie z rajdu.

#### § 19. Odcinki specjalne „Os”.

- 19.1. Próba Os polega na przejechaniu w najkrótszym czasie wyznaczonego odcinka. Start z linii startu z silnikiem uruchomionym. Na mecie zatrzymania samochodu koło stolika z aparaturą pomiarową.
- 19.2. Na trasie rajdu będzie zlokalizowane 6 odcinków specjalnych. Dokładna lokalizacja jest podana w opisie trasy. Kilometraż odcinków specjalnych jest wliczony w ogólny kilometraż jazdy okrężnej.
- 19.3. Trasa odcinków specjalnych będzie w zasadzie zamknięta dla ruchu pojazdów.
- 19.4. Początek odcinka będzie oznaczony tablicą z napisem „Os Nr... Start”, a na 100 m. przed początkiem odcinka będzie umieszczona tablica „Os Nr... 100 m Start” a na 100 m przed metą będzie umieszczona tablica ostrzegawcza „Os Nr... 100 m meta”.
- 19.5. Czas odcinków specjalnych będzie mierzony z dokładnością do 1 sekundy.
- 19.6. Zawodnik dla dokonania wpisu czasu, jest obowiązany podać Komisarzowi punktu kartę Os. Zawodnik nie ma obowiązku wysiadania z samochodu przy wręczaniu karty Os.
- 19.7. Po przybyciu na metę „Os” natychmiast po wpisaniu czasu, zawodnik ma obowiązek odjechania z punktu. Za-

- trzymanie się dozwolone za zieloną chorągiewką, która będzie usytuowana ok. 200 m za metą „Os”.
- 19.8. Cofanie lub jazda w odwrotnym kierunku na trasie „Os” jak i na odcinku między metą „Os” a zieloną chorągiewką jest niedopuszczalne pod rygorem zaliczenia 50 pkt. karnych, a w przypadku drastycznym, zawodnik może być decyzją Komisarza wykluczony z rajdu.
- 19.9. Zawodnicy odbywają próbę „Os” w kolejności, w jakiej przybyli na start do „Os” co 1 minutę.
- 19.10. Jeżeli oczekiwanie na start do próby (np. z powodu zatarasowania trasy lub innej siły wyższej) będzie dłuższe niż **trzy minuty**, organizator na starcie danej próby wpisze zawodnikowi do karty drogowej oraz w karcie kontrolnej danej próby, czas przybycia i czas startu. Różnica czasu tzw. neutralizacja czasu będzie dodana zawodnikowi w całości do czasu przejazdu odcinka między PKC.

#### **Punktacja.**

Za każdą pełną i ukończoną sekundę trwania przejazdu odcinka specjalnego, zawodnik otrzymuje 1 pkt. pomnożony przez współczynnik wyrównawczy „R”, ustalony przez G.K.S.S. dla poszczególnych marek samochodów. Maksymalna ilość punktów wynosi 125% najlepszego zawodnika w klasie, obliczone z dokładnością do 0,01 pkt., która również zaliczona będzie w przypadku nie ukończenia próby.

#### **§ 20. Próba szybkości górskiej (Sg).**

Na trasie jazdy długodystansowej między PKC będzie się znajdowała próba Sg na odcinku o długości ok. 6 km. między Kudową a Karłowem. Start z miejsca z silnikiem uruchomionym przednimi kołami samochodu przed linią startu. Meta lotna. Załogi startują w kolejności przybycia na start bez neutralizacji czasu. 100 m przed miejscem startu, będzie umieszczona tablica z napisem „Sg — 100 m” a na starcie druga tablica z napisem „Sg — start”.

Na 100 m przed miejscem mety, będzie również umieszczona tablica z napisem „Meta Sg — 100 m” a na samej linii mety tablica z napisem „Sg — meta”. Start do Sg będzie równocześnie startem do Os2.

**Punktacja.**

Za każdą pełną ukończoną sekundę czasu trwania próby, załoga otrzymuje 1 punkt karny pomnożony przez współczynnik „R” jednak nie więcej niż 125% punktów uzyskanych przez najlepszego zawodnika w klasie, obliczone z dokładnością do 0,01 z zaokrągleniem na korzyść zawodnika (załogi).

**§ 21. Próba przyśpieszenia (Sp 1) i szybkości płaskiej (Sp 2)**

21.1. Próba przyśpieszenia odbędzie się na autostradzie pod Wrocławiem, na trasie o długości 400 m. Zadaniem załogi jest przejechanie tego odcinka w jak najkrótszym czasie. Czas trwania próby liczy się od chwili startu (start z linii startu z silnikiem uruchomionym) do chwili przekroczenia przednimi kołami mety, oznaczonej dwiema chorągiewkami (meta lotna).

**Punktacja:** Za każde 0,2 sekundy czasu trwania próby, załoga otrzymuje 0,1 pkt. jednak nie więcej niż 125% pkt. najlepszej załogi w klasie.

21.2. Próba prędkości płaskiej — Sp 2.

Próba Sp 1 jest rozbiegiem do próby Sp 2. Zadaniem zawodnika jest przejechanie trasy próby o długości ok. 600 m w jak najkrótszym czasie. Start i meta lotna. Czas trwania próby liczy się od chwili przebiegnięcia przednich kół samochodu przez linię startu, która jest równocześnie linią mety próby Sp 1, oznaczoną dwiema chorągiewkami, do chwili przebiegnięcia kół przednich przez linię mety Sp 2.

**Punktacja** jak przy próbie Sp 1.

**§ 22. Próba zwrotności (Sz).**

Rysunek próby zwrotności dołączony jest do regulaminu. Zawodnik obowiązany jest do przejechania trasy próby

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 czasu. Na wykonanie próby wyznacza się limit czasu 60 sekund.

**Punktacja:** Za każde 0,2 sekundy czasu trwania próby zalicza się 0,1 pkt. Za przewrócenie każdego słupka czy chorągiewki ograniczającej trasę — zawodnik otrzymuje po 1 pkt. Razem nie więcej niż 150% pkt. uzyskanych przez najlepszego zawodnika w danej klasie. Za nieukończenie próby, błędne jej wykonanie lub przekroczenie limitu czasu zawodnik otrzymuje 150% pkt. uzyskanych przez najlepszego zawodnika w danej klasie.

**Uwaga:** Wykonanie próby jest obowiązkowe. Wynik próby będzie uwzględniany tylko w przypadku równości punktów przy ustaleniu miejsca w klasie.

### § 23. Obca pomoc.

Do poruszania się na trasie służyć może wyłącznie siła pędna własnego samochodu z wyjątkiem pomocy przy sprawdzaniu samochodu z powrotem na jezdnię, w razie zjechania z niej.

Pojazdy Automobilklubów towarzyszące ekipom w charakterze pojazdów dla obserwatorów, muszą być przed rozpoczęciem rajdu zgłoszone organizatorowi.

### § 24. Przepisy drogowe.

24.1. Załogi uczestniczące w rajdzie, obowiązane są do ścisłego przestrzegania obowiązujących w PRL przepisów ruchu drogowego, a w szczególności do ograniczenia szybkości w miejscach zabudowanych.

24.2. Za stwierdzenie przekroczenia szybkości w miejscach zabudowanych, załoga zostanie ukarana — za pierwszy raz 20 pkt., a za następne przekroczenie — wykluczenie z rajdu.

## § 25. Dyscyplina sportowa.

Zespół Komisarzy Sportowych może ukarać zawodnika za brak dyscypliny sportowej.

- 25.1. za spóźnienie się na start do próby sportowej — 50 pkt.
- 25.2. za niesportowe zachowanie się lub nie stosowanie się do uwag i zaleceń Zespołu Komisarzy lub kierownictwa zawodów, — 50 pkt.  
a w przypadkach szczególnie drastycznych wykluczeniem z rajdu.
- 25.3. Za przekroczenie szybkości w osiedlach 1 raz — 20 pkt.  
a za następne — wykluczenie z rajdu.
- 25.4. Za nie stawienie się na start do próby — wykluczenie z rajdu.

## § 26. Klasyfikacja.

- 26.1. Klasyfikacja zawodników zostanie przeprowadzona po zakończeniu zawodów.
- 26.2. Klasyfikacją zostaną objęci zawodnicy, którzy uzyskają punktację za wszystkie próby. Najmniejsza suma punktów karnych decyduje o zwycięstwie. W razie równości punktów, decyduje wynik próby Sz, a następnie sumaryczny wynik prób „Os”. W razie dalszej równości, decyduje wynik próby „Sg”.
- 26.3. Klasyfikacją zespołową zostaną objęte te zespoły, których co najmniej 3 załogi zostaną sklasyfikowane w rajdzie. O zajęтым miejscu przez zespół decyduje większa ilość punktów uzyskanych przez załogi do Mistrzostw Polski, w klasyfikacji generalnej zgodnie z § 26 pkt. 2. W razie równej ilości punktów do M. P. decyduje najmniejsza ilość punktów karnych.
- 26.4. W przypadku zgłoszenia się do rajdu conajmniej 3-ch załóg kobiecych, zostanie przeprowadzona dodatkowa klasyfikacja indywidualna pań w konkurencji o „Puchar Pań”.

## § 27. Klasyfikacja do Mistrzostw Polski.

27.1. Zgodnie z regulaminem Rajdowych Mistrzostw Polski na 1969 r. za zajęte miejsce w klasie, zawodnikom przydzielone zostaną punkty wg. poniższej tabeli:

za I m.	w klasie 8 pkt.
„ II m.	„ 6 pkt.
„ III m.	„ 4 pkt.
„ IV m.	„ 3 pkt.
„ V m.	„ 2 pkt.
„ VI m.	„ 1 pkt.

27.2. Za zajęte miejsce w klasyfikacji generalnej rajdu zostaną zaliczone punkty do M.P. jak niżej:

za I m.	15 pkt.
„ II m.	14 „
„ III m.	13 „
„ IV m.	12 „
„ V m.	11 „
„ VI m.	10 „
„ VII m.	9 „
„ VIII m.	8 „
„ IX m.	7 „
„ X m.	6 „
„ XI m.	5 „
„ XII m.	4 „
„ XIII m.	3 „
„ XIV m.	2 „
„ XV m.	1 „

27.3. Punkty do Mistrzostw Polski w ilości wynikającej z zajętego miejsca zostaną zaliczone:

- w przypadku załogi składającej się z dwóch zawodników posiadających licencję klasy „Senior R” — każdemu z zawodników;
- w przypadku załogi składającej się z dwóch zawodników, z których jeden lub obydwaj posiadają licencję klasy „Junior R” — każdemu z zawodników pod warunkiem wykonania przez jednego z nich trzech spo-

śródm sześciu Os-ów i jednej Sg wzgl. 3-ch Os-ów oraz próby Sp.

- 27.4. Stosownie do punktu 27 — 3 b zawodnik na starcie do próby winien zgłosić Komisarzowi próby na starcie nazwisko wykonującego próbę. Brak wpisanego nazwiska, spowoduje niesklasyfikowanie załogi w rajdzie i niezyskanie punktów do R.S.M.P.
- 27.5. Wprowadzenie Kierownictwa Rajdu w błąd odnośnie osoby prowadzącej samochód, spowoduje wykluczenie z rajdu i wystąpienie do Gł.K.S.S. o ukaranie.
- 27.6. Przy klasyfikacji zespołów, przyjmuje się większą sumę punktów do Mistrzostw, w klasyfikacji generalnej zgodnie z § 26 pkt. 2, uzyskaną w danym rajdzie przez trzy najlepsze załogi zgłoszone do zespołu. W przypadku załogi składającej się z 2-ch zawodników, do obliczeń przyjmuje się punkty tylko jednego zawodnika. W przypadku równości punktów decyduje mniejsza ilość punktów karnych.

#### **§ 28. Protesty, zażalenia i wyjaśnienia.**

- 27.1. Protesty i zażalenia mogą być składane przez zawodników lub ich pełnomocników na piśmie, na ręce komandora rajdu lub wicekomandora najpóźniej w ciągu 60 minut od czasu przyjazdu na metę rajdu.
- 28.2. Do protestów winno być dołączona kaucja w wysokości 500 zł zwrotna w przypadku uznania protestu, gdy dla rozpatrzenia protestu niezbędna jest rozbiórka silnika, kaucja wynosi 1.500 zł.
- 28.3. Po ogłoszeniu wyników prowizorycznych, protesty mogą dotyczyć wyłącznie ewent., omyłek rachunkowych, stwierdzonych na arkuszu zbiorczym wyników.
- 28.4. Reklamacje zbiorowe nie będą przyjmowane.
- 28.5. Reklamacje dotyczące ostatecznej klasyfikacji mogą być składane do Głównej Komisji Sportowo-Samochodowej Z.Gł.PZMot.

## § 29. Nagrody.

Ustanawia się następujące nagrody:

Zespołowe:

Nagroda za I miejsce w konkurencji zespołów klubowych.

Nagroda zespołowa będzie przyznana, o ile będą się o nią ubiegać przynajmniej 3 zespoły.

Indywidualne:

Puchar Pań dla najlepszej załogi kobiecej

1.500 zł za zajęcie I miejsca w klasie

1.000 „ „ „ II „ „

500 „ „ „ III „ „

W klasie zostaną przyznane 3 nagrody przy starcie 7 załóg, dwie nagrody przy starcie conajmniej 6 załóg, 1 nagroda przy starcie 5 załóg. Niezależnie od powyższych nagród organizator może przyznać dalsze nagrody honorowe i rzeczowe, indywidualne i zespołowe.

Wykaz dodatkowych nagród będzie ogłoszony w Biurze Rajdu przed startem.

## § 30. Przepisy końcowe.

Organizator zastrzega sobie prawo do właściwej interpretacji, zmian i uzupełnień niniejszego regulaminu, wydanie instrukcji dodatkowych i uzupełniających, jak również całkowitego odwołania zawodów.

Wszelkie ewent. 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 szczególnych przypadkach przed startem do danej próby, drogą ogłoszenia na miejscu startu.

Wrocław, dnia 25. marca 1969 r.

Sekretarz Rajdu

(—) Wilhelmina Korcowa

Komandor Rajdu

(—) inż. Bronisław Orliński

Zatwierdzono przez Gł. Kōm. Sport. Samochod. PZM

Warszawa, dnia 11. 04 1969 r.

**TABELA WSPÓLCZYNNIKÓW WYRÓWNAWCZYCH „R”  
do obliczania wyników prób szybkościowych o długości  
ponad 1.000 m.**

Lp.	Marki i typy samochodu	Współczynnik	Uwagi
<b>Klasa I (pojemność do 600 cm<sup>3</sup>)</b>			
1.	Mikrus MR 300	0.260	
2.	Fiat 500F Giardiniera	0.300	
3.	Fiat 500D/500F	0.302	
4.	Steyr Puch 500D	0.304	
5.	Trabant 500	0.304	
6.	Trabant Universal 600/601	0.306	
7.	Trabant 600/601	0.308	
8.	Honda N. 600	0.312	
<b>Klasa II (pojemność do 850 cm<sup>3</sup>)</b>			
9.	Fiat 600	0.306	
10.	P-70 Zwickau	0.306	
11.	Steyr Puch 700C	0.308	
12.	Syrena 101, 102, 103	0.310	
13.	Syrena 104	0.316	
14.	Zastava 750	0.318	
15.	Fiat 600D/600E	0.320	
16.	Renault Dauphine	0.326	
17.	Steyr Puch 650 T	0.326	
18.	Fiat 850 Normal	0.328	
19.	BMC Mini (850)	0.330	
20.	Fiat 850 Super	0.332	
21.	Fiat 850 Special (843 cm <sup>3</sup> )	0.334	
22.	Saab 96L	0.334	
23.	Steyr Puch 650 TR	0.338	
24.	Fiat 850 Coupe	0.340	
25.	Honda S. 800	0.352	
<b>Klasa III (pojemność do 1000 cm<sup>3</sup>)</b>			
26.	Zaporożec 965 A	0.316	
27.	Zaporożec 966 B	0.320	
28.	Wartburg 311	0.325	
29.	Skoda 100 MB	0.330	
30.	Hillman Imp	0.332	
31.	Skoda 1000 MB (mod. 1967)	0.332	

Lp.	Marki i typy samochodu	Współczynnik	Uwagi
32.	Wartburg 312/1000	0.332	
33.	Wartburg 353	0.332	
34.	Simca 1000L/1000LS	0.332	
35.	Renaut R8	0.332	
36.	Syrena 102S, 103S	0.332	
37.	Fiat 850 Special (903 cm <sup>3</sup> )	0.336	
38.	Skoda 1000 MBG, 1000 MB	0.336	
39.	NSU 100 C	0.340	
40.	Fiat 850 Coppe Sup. (903 cm <sup>3</sup> )	0.342	
41.	NSU 1000S	0.342	
42.	Hillman Imp Sport	0.344	
43.	BMC Cooper (1000)	0.344	
44.	Hillman Imp Rally	0.348	
45.	NSU TTS	0.356	
<b>Klasa IV (pojemność do 1300 cm<sup>3</sup>)</b>			
46.	Skoda Octavia	0.328	
47.	Volkswagen 1200	0.330	
48.	Volkswagen 1300	0.332	
49.	Skoda Octavia Super	0.332	
50.	Morris Austin 1100	0.334	
51.	Skoda 1100MB	0.334	
53.	Opel Kadett (L, LS) 1100	0.334	
53.	Ford Taunus 12M 1200	0.334	
54.	Fiat 1100R	0.336	
55.	Triumph Herald 1200	0.336	
56.	Simca 1301LS, GL	0.336	
57.	Polski Fiat 125-P/1300	0.336	
58.	Ford Taunus 12M 1300	0.337	
59.	Renault R8, R10 (1100)	0.337	
60.	Simca 1100	0.337	
61.	Triumph 1300	0.337	
62.	Ford Cortina 1300	0.337	
63.	Peugeot 204, 204 Coupe	0.339	
64.	Ford Taunus 12M 1300S	0.340	
65.	Fiat 1300 (Zastawa 1300)	0.340	
66.	MG 1100	0.342	
67.	Opel Kadett (L, LS) 1100S	0.344	
68.	NSU 1200, 1200C	0.344	
69.	Opel Kadett, Olimpia (L, LS) 1100SR	0.348	
70.	Fiat 124	0.348	
71.	Lancia Fulvia GT	0.348	
72.	Triumph 1300 GT	0.348	

Lp.	Marki i typy samochodu	Współczynnik	Uwagi
73.	Glas 1304, 1304CL	0.350	
74.	Alfa Romeo Giulia 1300	0.350	
75.	NSU TT	0.350	
76.	Alfa Romeo Giulia 1300TI	0.352	
77.	Alfa Romeo GT 1300 Junior	0.355	
78.	BMC Cooper S (1275)	0.355	
79.	Abarth 1300/124 Coupe	0.356	
80.	Renault R8 Gordini 1300	0.358	
81.	Simca 1200S Coupe	0.358	
82.	Renault Alpine 1100	0.358	
83.	Lancia Fulvia Coupe Rallye 1,3HF	0.360	
84.	Renault Alpine 1300	0.360	
85.	Renault Alpine 1300 Super	0.364	
86.	Lancia Fulvia Coupe Rallye 1.3HFS	0.362	
<b>Klasa V (pojemność do 1600 cm<sup>3</sup>)</b>			
87.	Moskwicz 403, 407	0.329	
88.	Moskwicz 408	0.330	
89.	Opel Rekord 1500	0.332	
90.	Volkswagen 1600A	0.334	
91.	Volkswagen Variant 1600A	0.334	
92.	Volkswagen 1500	0.335	
93.	Moskwicz 312	0.335	
94.	Volkswagen Carmen Ghia 1500	0.338	
95.	Moskwicz 425	0.338	
96.	Ford Cortina Super	0.340	
97.	Fiat 125 P/1500	0.340	
98.	Ford Taunus 15M 1500	0.342	
99.	Ford Taunus 17 M 1500	0.342	
100.	Volkswagen Variant 1600L	0.342	
101.	Volkswagen 1600TL	0.342	
102.	Toyota Corona	0.343	
103.	Saab 96 V-4 (Ford)	0.344	
104.	Renault R. 16	0.344	
105.	Fiat 1500L	0.344	
106.	Lancia Flavia 1,5	0.345	
107.	Ford Taunus 15M/TS 1500S	0.347	
108.	Simca 1501GL, GLS	0.348	
110.	Ford Cortina GT	0.352	
110.	Datsun Sports	0.352	
111.	Fiat 1500C	0.352	
112.	Alfa Romeo Giulia TI (1600 cm <sup>3</sup> )	0.352	
113.	BMW 1600	0.354	

Lp.	Marki i typy samochodu	Współczynnik	Uwagi
114.	Renault R16S	0.356	
115.	Fiat 124 Sport Goupe	0.356	
116.	Alfa Romeo Sprint GT	0.357	
117.	Porsche 912	0.357	
118.	Ford Cortina Lotus	0.358	
119.	BMW 1600TI	0.358	
120.	Alfa Romeo Giulia Super	0.358	
121.	Alfa Romeo Duetto Spider 1600	0.359	
122.	BMW 1600 GT	0.359	
123.	Alfa Romeo Gran Sport Quattroute	0.360	
124.	Alfa Romeo Giulia GTA	0.364	
<b>Klasa VI (pojemność ponad 1600 cm<sup>3</sup>)</b>			
125.	Warszawa 201, 204, 224	0.324	
126.	Warszawa 202, 203, 223	0.330	
127.	Wołga GAZ-21C	0.332	
128.	Wołga GAZ-22G	0.334	
129.	Opel Rekord 1700	0.338	
130.	Mercedes Benz 200D	0.338	
131.	Peugeot 404, 404C	0.342	
132.	BMC Austin/Morris 1800	0.344	
133.	Opel Rekord /L/1700S	0.344	
134.	Ford Corsair V-4 de Luxo	0.345	
135.	Fiat 1800B	0.346	
136.	Volvo 121	0.346	
137.	Volvo 124	0.346	
138.	Citroen ID19	0.346	
139.	Rover 2000SC	0.348	
140.	Tatra 2-603	0.350	
141.	Audi/Audi L	0.350	
142.	Triumph 2000	0.350	
143.	Opol Rekord /L/ 1900S	0.350	
144.	Ford Taunus 20M 2000	0.350	
145.	Citroen DS19	0.351	
146.	Ford Mustang T-5/3277/	0.352	
147.	MGB GT	0.352	
148.	Opel Rekord /L/ 2200	0.352	
149.	Opel Commodore 2200	0.352	
150.	Opel Commodore Coupe 2200	0.352	
151.	Ford Taunus 15M/TS 1700S	0.352	
152.	Ford Taunus 20M 2000S	0.352	
153.	Mercedes Benz 200	0.352	
154.	Glas 1700	0.352	

Lp.	Marki i typy samochodu	Współczynnik	Uwagi
155.	Alfa Romeo 2600	0.353	
156.	Lancia Flavia 1.8 Coupe	0.353	
157.	Fiat 2300 Luxus	0.353	
158.	Citroen DS21	0.353	
159.	Audi 80L	0.353	
160.	BMW 2000CA	0.354	
161.	MGB	0.354	
162.	Ford Corsair V-4 2000, 2000E	0.354	
163.	Rovor 2000TC	0.354	
164.	Volvo 122S	0.354	
165.	Volvo 142, 144S	0.354	
166.	BMW 1800	0.355	
167.	Audi Super 90	0.355	
168.	Fiat 125	0.356	
169.	Opel Commodore Coupe 2500S	0.356	
170.	Mercedes Benz 230	0.356	
171.	Mercedes Benz 230S	0.356	
172.	BMW 2000	0.356	
173.	Triumph GT6	0.356	
174.	Triumph TR4A	0.356	
175.	Volvo 123GT	0.356	
176.	Mercedes Benz 250S	0.357	
177.	Ford Taunus 20M/TS 2300S	0.358	
178.	Ford Mustang T-5/4736/200KM	0.358	
179.	Mercedes Benz 250 SE	0.358	
180.	Mercedes Benz 300SE, SEL	0.359	
181.	BMW 2000CS, 2000TI, 2000 tilux	0.359	
182.	Fiat 2300S Coupe	0.359	
183.	Alfa Romeo 2600 Sprint	0.359	
184.	Glas/BMW 2600 V-8	0.360	
185.	BMW 2002	0.360	
186.	Lancia Flamina Supersport	0.361	
187.	Volvo 1800S	0.361	
188.	Opel Commodore GS 2500HL	0.362	
189.	Opel Commodore GS Coupe 2500HL	0.362	
190.	Glas/BMW 3000 V-8	0.363	
191.	Porsche 911T	0.363	
192.	Alfa Romeo 2600SZ	0.363	
193.	Ford Mustang T-5/6391/	0.364	
194.	BMW 2002 TJ	0.363	
195.	Porsche 911L	0.365	
196.	Porsche 911S	0.368	

U w a g i:

1. Do R.S.M.P. w latach 1969/70, dopuszcza się samochody wyprodukowane po roku 1963. Do innych rajdów, wg uznania Komisarza Technicznego zawodów.
2. W przypadku zgłoszenia do zawodów samochodów nie objętych niniejszą tabelą, Gł.K.S.S. — PZM po zawiadomieniu jej, obliczy odpowiedni współczynnik i prześle zainteresowanym do wiadomości.
3. Wszystkie samochody startujące w rajdach, pod względem budowy muszą odpowiadać przepisom Kodeksu Drogowego, a dokonane przeróbki nie mogą przekraczać zakresu ujętego w Załączniku „J” do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA aktualnego na dany rok.

Główna Komisja Sportowa Samochodowa PZM  
zatwierdza dnia 26 lutego 1969 roku.

Jednocześnie anuluje się tabelę współczynników  
wyrównawczych-R, wydaną w marcu 1968 r.